Untersuchun... zur topographie der städtischen ...

Julius Friedrich Widmaier

Referent: Prof. Dr. L. Neumann.

Meinen Eltern.

Vorwort.

Vorliegende Arbeit befaßt sich mit den Städten des württembergischen Neckarlandes. Sie sucht ein Bild ihrer geographischen Lage zu geben, wobei die geschichtlichen Einflüsse nur so weit zu Rate gezogen werden sollen, als sie zum tiefern Verständnis irgendwelcher geographischen Eigentümlichkeit notwendig erscheinen.

Als Städte wurden im Sinne der Statistik angenommen alle Siedlungen mit mehr als 2000 Einwohnern. Unter diese Zahl wurde noch heruntergegangen bei Orten, die amtlich als Städte bezeichnet werden. Das Siedlungsgebiet ist das württembergische Neckarland, d. h. das ganze Einzugsgebiet des Neckars, soweit es auf württembergischen Boden fällt. Dabei ließ es sich manchmal nicht umgehen, auch über die politischen Grenzen hinauszugreifen, wie z. B. bei Pforzheim und Haigerloch.

Wie bei allen Siedlungsarbeiten mußte auch hier die erste Aufgabe sein, dem engen Zusammenhang zwischen Mensch und Natur nachzugehen und die stete Wechselwirkung beider aufeinander nachzuweisen. Für eine solche Betrachtung sind gerade unsere süddeutschen Städte besonders geeignet, weil sie mit ganz wenigen Ausnahmen bodenständig, d. h. aus dem Grund und Boden, auf dem sie stehen, sozusagen natürlich herausgewachsen sind, im Gegensatz zu den seltenen, mit Recht als künstlich bezeichneten Siedlungen.

Von dem „Wie“ der Lage ausgehend wurde der Nachdruck gelegt auf das „Warum“, auf den ursächlichen Zusammenhang. Warum sagte gerade die und die Stelle dem ersten Ansiedler so zu, daß er sich entschloß, sich hier

dauernd niederzulassen und warum, aus welchen natürlichen Ursachen hat gerade diese Siedlung ihre Nachbarn überflügelt und ist zur Stadt herangewachsen? So zerlegte sich die Arbeit ganz von selbst in zwei Teile, nämlich in die Untersuchung der für alle Siedlungen gleich wichtigen Ortslage, die Lage im Verhältnis zur näheren und nächsten Umgebung, und in die für eine Stadt ausschlaggebende Lage zur weiteren Umgebung, in die Verkehrslage, die im engsten Zusammenhang steht mit der allgemeinen Oberflächengestalt des betreffenden Landes überhaupt.

Die zur Arbeit benutzte Literatur ist am Schluß zusammenfassend angegeben. Die genauere Kenntnis des Landes verdankt der Verfasser vielfachen Wanderungen in dem behandelten Gebiet, so daß er über eingehende eigene Anschauung verfügt.

Es soll nicht unterlassen werden, auch an dieser Stelle Herrn Professor Dr. Ludwig Neumann, meinem verehrten Lehrer, wärmsten Dank zu sagen für die vielen Anregungen und Unterstützungen, die er mir im Laufe der Arbeit, wie auch während meiner ganzen Studienzeit in Freiburg immer wieder hat zuteil werden lassen.

Freiburg im Breisgau, Dezember 1913.

Julius Widmaier.

Inhalt.

I. Teil.

Die Verkehrslage der Städte.

a) Die Randgebiete.

Auf drei Seiten umgeben unser Gebiet beinahe lückenlos geschlossene Erhebungsreihen, die sich hufeisenförmig um das eigentliche Neckarland herumlegen, nämlich im Westen der Schwarzwald mit seinem plateauartig breit ausladenden Rücken, im Süden der Steilrand der Alb, im Osten die Frankenhöhe und im Norden der Odenwald. Nur der Nordwesten und Nordosten bleibt verhältnismäßig frei und geht ohne besondere Grenze in die Kraichgauer Senke und die Hohenloher Ebene über.

Eine gewiße Abgeschlossenheit der Lage ist die natürliche Folge dieser Umgebung, und eines läßt sich aus diesen ganz rohen Umrissen schon mit aller Deutlichkeit ersehen: ein Durchgangsland, ein Verkehrsgebiet im großen ist das Neckarbecken nicht und wird es auch niemals werden.

Nicht als ob diese Erhebungsreihen unüberwindliche Hindernisse für den Verkehr wären — die einen sind mehr, die andern weniger leicht überschreitbar — aber der große Verkehr sucht sich eben naturgemäß die Wege, die ihm am wenigsten Hindernisse bieten, wo er sich also möglichst rasch und ohne große Höhenunterschiede überwinden zu müssen fortbewegen kann.

Und da hat er es denn von jeher vorgezogen, um unser Gebiet herum zu gehen, das ihn im Norden wohl herein, im Süden aber nirgends herausließ ohne Über-

windung ansehnlicher Schwierigkeiten. Dieses Umgehen unseres Gebiets wurde noch erleichtert dadurch, daß sowohl im Westen jenseits des Schwarzwaldes, als auch im Osten jenseits der Frankenhöhe sehr gute Verkehrsstraßen von der Natur gleichsam schon vorgezeichnet waren, im Rheintal und im Main-Rednitztal. Erst die Eisenbahnlinien haben darin einige Änderung gebracht, indem durch die nördliche Umgehung des Schwarzwalds der Anschluß des Neckarlandes an den großen West-Ost-Verkehr ermöglicht wurde.

Es ist klar, daß diese abgeschlossene Lage auch in den Siedlungen und besonders gerade in den städtischen zum Ausdruck kommt. Wir werden keine Städte von großer Verkehrsbedeutung erwarten dürfen, sondern mehr mittlere und kleine Landstädtchen, die sich damit begnügen, den Lokalverkehr zu vermitteln. Ein solcher konnte sich wohl entwickeln in einem Gebiet von der Größe des Neckarlandes, bedeutend genug um Anlaß zur Städtebildung zu werden. Denn ein gewisser Verkehr ist geradezu Lebensbedingung für eine Stadt. Dadurch unterscheidet sie sich ja hauptsächlich von einer ländlichen Siedlung. Da, wo aus irgend welchem Grund der Verkehr stockt und sich staut, sei es, daß er sich verzweigt oder kreuzt oder auch durch irgend ein Hindernis zum Halten gezwungen wird, an einer solchen Stelle sind die Vorbedingungen für eine städtische Siedlung gegeben. In seiner Anthropogeographie (I, 429) sagt Ratzel vom Verkehr: „In den Talrinnen liegen die Wege des Verkehrs, in den Weitungen seine Knotenpunkte umsomehr, als in der Natur der Talweitung das Eintreten von Nebentälern liegt, deren Verkehrswege sich hier vereinigen.“ Diese Bedeutung als natürliche Verkehrsstraßen haben aber die Flußtäler keineswegs im ganzen Neckargebiet, sondern nur in einem seiner Teile, nämlich eben in den Randlandschaften. Im eigentlichen Neckarbecken dagegen scheint dieses Verhältnis von Flußtal und Verkehrsweg

manchmal geradezu umgekehrt zu sein, scheinen die Flußtäler eher abstoßend als anziehend auf den Verkehr, eher ihn hindernd als fördernd gewirkt zu haben. Gerade auf Grund dieser Verschiedenheit und der dadurch bedingten verschiedenen Lage der Siedlungen lassen sich die Randlandschaften auf der einen Seite und das von ihnen umschlossene Neckarbecken auf der andern als zwei getrennte Siedlungsgebiete ansehen.

In diesen Randlandschaften — um sie zuerst zu betrachten — sind es zwei geschlossene Erhebungsreihen, die sich dem Verkehr hindernd in den Weg stellen. Im Westen gegen die Rheinebene zu der Schwarzwald, im Süden die Alb. Die meisten Siedlungen in diesem Gebiet stehen naturgemäß unter dem Einfluß günstiger Übergänge, sind also Paß-Siedlungen. Der Verkehr, der in einem bequem gangbaren Gebiet sich auf verschiedene Wege und Bahnen verteilt, strebt natürlich, sowie er in den Bereich der hindernden Höhenzüge kommt, vor allem darnach, diese an einer solchen Stelle zu queren, wo der zu überwindende Höhenunterschied möglichst gering ist, wo also ein leicht gangbarer Paß sich findet. In unserm Gebiet kommt ein solcher zustande immer da, wo ein Flußlauf sein Tal eingesenkt und damit den Zugang zur Höhe gebahnt hat. Wo eine natürliche Einsenkung schon im Gebirgsbau vorhanden ist, wird sie durch das fließende Wasser durch rückwärts einschneidende Erosion noch vertieft, also noch günstiger gestaltet. Ein solcher Paß zieht nun die in der Ebene verzweigten Verkehrsstraßen an sich, strahlenförmig streben sie auf ihn zu, aus vielen einzelnen Straßen wird eine einzige. Es entsteht ein natürlicher Verkehrsknotenpunkt und damit die Vorbedingung für eine städtische Siedlung. Diese ist umso bedeutender, je günstiger der Übergang ist, an dem sie liegt; denn desto größer ist dessen Einzugsgebiet. Schwarzwald und Alb haben nun beide, so verschieden sie sonst sind, einen Zug gemeinsam. Sie zeigen beide einen Steilabfall und

auf der andern Seite einen plateauartig breiten Rücken, der sich langsam, kaum merklich abdacht.

Die bedeutenderen Paßstädte liegen immer am Steilabfall, weil ja hier das zu überwindende Hindernis größer ist, als auf der Rückseite des Gebirges, von der aus, da sie sanfteres Gefälle hat, die Höhe leichter erreicht werden kann. Beim Schwarzwald fallen demnach in unser Gebiet weniger bedeutende Städte als am Steilrand der Alb. Auch zahlenmäßig sind es viel weniger, was wohl auch daher kommt, daß sich der Schwarzwald leichter umgehen ließ. Diese Möglichkeit ist hauptsächlich der Grund für die früher und neuerdings so große Bedeutung und Blüte von Pforzheim an seinem Nordende.

Die eigentlichen Paßstädte des Schwarzwaldes liegen vorwiegend am Oberlauf der bedeutenderen Zuflüsse zum Rhein. Ganz besonders natürlich an solchen, die sich recht tief in das Hochland rückwärts eingenagt haben und also einen allmählichen, sanften Abstieg ermöglichen. Ganz besonders günstig daran ist in dieser Beziehung das verhältnismäßig junge Freudenstadt auf der Wasserscheide zwischen Kinzig und Murg. Denn es beherrscht beide Flußtäler und dazu noch die bedeutendsten direkten Übergänge vom mittlern Neckar zur Rheinebene. Als Paßstädte wären weiter noch zu nennen Schwenningen, abhängig vom Dreisamtal, Schramberg und Alpirsbach vom Kinzigtal, Nagold und Altensteig vom Murgtal. Aber auch noch am oberen Neckar macht sich der Einfluß der Übergänge deutlich bemerkbar. Unter ihm stehen noch Rottweil, Oberndorf, Sulz, Horb, Rottenburg. Die gleichlaufende Richtung des unteren Nagold- und des oberen Neckarlaufes mußte einen ansehnlichen Nord-Südverkehr, parallel dem in der günstigern Rheinebene, hervorrufen, der die meisten dieser Paßstädte miteinander verband, da sie fast alle in einer geraden Linie liegen. Unter seinem Einfluß konnten auch noch andere Städte aufkommen, wie Liebenzell, Calw, Wildberg u. a.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der Alb. Da ist nicht dieses ganz allmählich ansteigende Plateau, das kaum merklich und ohne besondere Schwierigkeit zur Höhe führt, unserem Siedlungsgebiet zugekehrt, sondern steil, mauerartig, wie eine mächtige Wand scheint sie, von weitem betrachtet, das Neckarland abzuschließen. Bei ihrer bedeutenden Längserstreckung von rund 150 km von der Baar im Südwesten bis zum Nördlinger Ries im Nordosten mußte sie zunächst tatsächlich ein beinahe unüberwindliches Hindernis bilden. Aber die zahlreichen Wasserläufe, die von der Stirnseite herunter dem Neckar zufließen, haben im Laufe der Zeit hier gearbeitet und ihre Täler teilweise recht tief ins Massiv hinein vorgeschoben und damit dem Verkehr Stellen sanfteren Anstiegs gewiesen. Nach Fricker „Pässe der Alb" kommt schon auf alle 10—12 km ein größeres Tal. An den Eingängen zu diesen Tälern, soweit sie groß genug waren, um für den Verkehr in Betracht zu kommen, sind die Siedlungen entstanden, und die besonders begünstigten von ihnen wuchsen im Laufe der Zeit zu bedeutendern Städten heran. So finden sich eine ganze Reihe von Paßstädten am Fuße der Alb entlang, oft an Stellen, wo heute kaum mehr ein Paßverkehr zu finden ist. Das hat seinen Grund darin, daß sich der Verkehr in früherer Zeit mehr auf die ganze Erstreckung der Alb hin verteilte; geringe Unterschiede in der Güte des Übergangs wurden dabei nicht hoch veranschlagt gegenüber der Schwierigkeit des Umwegs, der nötig war, um einen der wenigen, wirklich guten und bequemen Pässe zu erreichen. Seit Einführung der Eisenbahn spielt aber ein solcher Umweg keine Rolle mehr. Viel wichtiger ist für sie ein mäßiger Anstieg. Deshalb beschränkt sich heute der Verkehr auf die wenigen Pässe, die von Bahnlinien benützt werden. Im Ganzen sind es heute sechs auf württembergischem Boden, die aber, obwohl sie die günstigsten Übergänge wählten, doch mit ganz erheblichen Schwierig-

keiten zu kämpfen haben. Es sind dies von Südwest nach Nordost die Wege:

1. durchs Primtal die Linie Rottweil—Spaichingen—Tuttlingen;
2. durchs Eyachtal die Linie Tübingen—Hechingen—Balingen—Sigmaringen;
3. durchs Echaztal die Linie Reutlingen—Pfullingen—Münsingen;
4. durchs Filstal die Linie Geislingen—Ulm;
5. durchs Brenztal die Linie Aalen-Heidenheim;
6. durchs Jagsttal die Linie Lauchheim-Nördlingen.

Weitaus die größte Bedeutung hatte von jeher der Paß von Geislingen, einmal weil er ziemlich in der Mitte der Erstreckung der Alb liegt, dann aber hauptsächlich deshalb, weil durchs Neckar- und Filstal die unmittelbare Verbindung des Ostens mit dem Herzen von Württemberg gegeben ist. Die Bedeutung eines so günstig gelegenen Passes macht sich natürlich weit hinein ins Land bemerklich und kommt zum Ausdruck nicht nur in der einen Stadt, die am Gefällsknick des Überganges selbst entstand, sondern auch in den Siedlungen, die an seinen Zufahrtsstraßen liegen. So verdanken dem Geislinger Paß z. B. in hohem Maße ihre Blüte und ihr Wachstum: Göppingen, und besonders Eßlingen, ja auch Cannstatt dürfte noch unter seinen Einfluß zu rechnen sein. Ähnlich ist es bei dem ebenfalls sehr günstigen Brenztalpaß. Außer Aalen an seinem Eingang sind durch ihn beeinflußt die Städte an seiner Zufahrtsstraße, wie Gmünd, Schorndorf, Waiblingen im Remstal. Außer den schon genannten sind noch Paßstädte am Albrand Haigerloch im Eyachtal, Metzingen und Urach an der Erms, Neuffen an der Steinach und Kirchheim, Awen und Weilheim an der Lauter und ihren Nebenflüssen.

Immer halten sich also auch hier am Albrand wie vorher beim Schwarzwald die Siedlungen an die Flußtäler als an die natürlichen Vermittler des Verkehrs, die

die Steigung und damit die Schwierigkeit, das Gebirge zu überwinden, vermindern. Sie verlaufen in unserem Gebiete vorwiegend ziemlich gerade, wie die meisten Gebirgstäler mit starkem Gefäll, sie führen also fast ohne Umwege ans Ziel. Ihr Boden schließlich ist, auch eine Folge des starken Gefälls, verhältnismäßig trocken, also günstig zur Anlage der Verkehrsstraßen, wie auch der Siedlungen, die nur hoch genug über den Wasserlauf angelegt werden müssen, um vor Hochwasser geschützt zu sein. Kurz, in den Randgebieten sind die Flußtäler in jeder Beziehung verkehrsfördernd und für die Anlage der Städte günstig.

Es wird sich im Folgenden zeigen, wie sehr in dieser Hinsicht das innere Neckarland sich von seinen Randlandschaften unterscheidet.

b) Das eigentliche Neckarland.

Buchtartig schiebt sich zwischen die Randgebiete das eigentliche Neckarbecken, auch das Ebenen- und Hügelland des Neckars genannt, ein. Es ist beides, ein Becken in Hinsicht auf den erhöhten Rand, ein Ebenen- und Hügelland in seiner eigenen Oberflächengestaltung; aber das Flußsystem des Neckars beherrscht das Ganze. Von Schwarzwald und Alb dacht sich das Gebiet muldenförmig ab zum Neckar, der jeweils die tiefste Stelle zwischen beiden bildet. Aber der Boden dieser Mulde ist kein einheitlich flacher, sondern er zerfällt in eine Reihe von Ebenen und darüber sich aufbauenden Hügellandschaften. Und so bunt, so mannigfaltig ist dieser Wechsel von Berg und Tal, von Ebenen und Hügelgruppen, daß es den Anschein hat, als hätte der Zufall sie mit spielender Hand über das Gebiet hin ausgestreut. In Wahrheit aber ist das ganze buntbelebte Bild ein Werk des Neckars und seiner Zuflüsse. Bei dem starken Gefäll dieses Flusses (von seiner Quelle bei Schwenningen in

einer Höhe von 707 m bis Böttingen, wo er den württembergischen Boden in 135 m Höhe verläßt, überwindet er in 276 km langem Lauf 572 m Höhenunterschied; vgl. Hassert: „Das Königreich Württemberg" S. 35) hat er eine starke erodierende Tätigkeit entfaltet und die ursprünglich über dem ganzen Gebiet liegende Keuperschicht vielerorts abgetragen bis auf den Muschelkalk. Dieser bildet nun heute mit dem schwarzen Jura am Albrand, in den sogenannten Fildern, die vielfach leichtgewellten Ebenen. Ihre Höhe schwankt je nach der Entfernung von der Beckenmitte zwischen 300 und 500 m. Über ihnen erheben sich die stehengebliebenen Einzelreste der früheren Keuperbedeckung in einer Höhe, die 600 m kaum übersteigt. Diese Berglandschaften sind links vom Neckar der Schönbuch, Stromberg und Henchelberg, und rechts von ihm der Schurwald, Welzheimer Wald, die Murrhardter, Mainharder, Löwensteiner, Waldenburger, Ellwanger und Limpurger Berge. Mit ihren dichten Wäldern und ihrem gewaltigen Wasserreichtum haben sie im Äußern viel Ähnlichkeit mit dem Schwarzwald. Fast alles Wasser fließt oberflächlich ab. Daher kommen nach allen Seiten die Wasserläufe herunter nach den Muschelkalkebenen, und es ergibt sich entsprechend der vielgestaltigen Oberfläche ein äußerst reich zerfasertes Gewässernetz, und gerade das trägt nun noch zur weiteren scharf ausgeprägten Gliederung der Ebenengebiete bei. Denn auf den Muschelkalkflächen haben alle diese Wasserläufe fast nur in die Tiefe erodiert nnd ganz enge steilwandige Täler eingesenkt, sodaß diese oft 50, in der Hohenloher Ebene bis 100 m tiefer liegen als die Umgebung. Dadurch gewinnt die Ebene das Aussehen einer Hochfläche, die durch die verschiedenen Flußtäler in einzelne kleinere isolierte Plateaus, in einzelne Blöcke, zerlegt ist. Durch dieses tiefe Einsenken enger, häufig auch stark mäandrierender Täler sind so neben den Keuperhügeln noch zwei andere Landschaftstypen entstanden,

nämlich die höhergelegenen Ebenen einerseits, und sie unterbrechend und trennend die Flußtäler anderseits. Entsprechend ihren ganz verschiedenen Naturbedingungen nahmen sie auch eine verschiedene kulturelle Entwicklung. Die Keuperberge sind das eigentliche Waldland, die Muschelkalkebenen mit ihrer fruchtbaren Lettenkohlenschicht das typische Ackerland, die Kornkammern Württembergs. In den Flußtälern endlich wurde früh schon der Weinbau heimisch, der sich an den heißen, steinigen und steilen Muschelkalkhängen am besten lohnte.

Zieht man nun in Betracht, daß die Keuperberge keine einheitliche Hügellandschaft bilden, sondern durch Ebenen immer wieder unterbrochen werden, erwägt man ferner, daß diese Ebenen durch die Flußtäler wieder in kleine Einheiten zerlegt sind, so erkennt man, daß alle diese Umstände eine Reihe, für sich abgeschlossener Kleinlandschaften entstehen lassen mußten, die erst in ihrer Gesamtheit das schwäbische Neckarland bilden.

Eine natürliche Folge dieser Zersplitterung mußte eine Verteilung der städtischen Siedlungen über das ganze Gebiet hin sein. Denn jedes derartige kleine Gebiet ließ einen städtischen Mittelpunkt entstehen, einen Markt, wenn er auch noch so klein, noch so unbedeutend war, wo die ländliche Bevölkerung ihre Produkte absetzen oder umgekehrt ihre Lebensbedürfnisse einkaufen konnte. Ursprünglich war die Beschäftigung der Bewohner auch in den größeren Orten hauptsächlich die Landwirtschaft. Aber daneben haben manche Siedlungen schon früh ein blühendes Gewerbe entwickelt und dadurch größere Bedeutung erlangt. Vielfach legten sie damit ebenfalls schon früh den Grund zu der in manchen von ihnen heute blühenden Großindustrie Aber nur wenige kamen über ihre ursprüngliche lokale Bedeutung hinaus. Dazu fehlte ihnen, wie sich im Vorgehenden gezeigt hat, der große Durchgangsverkehr. Es konnte aber auch nicht eine unter ihnen den lokalen Verkehr eines großen Gebietes auf sich lenken

und dadurch überragende Bedeutung erlangen. Denn die Natur des Neckarlandes bot selbst dem Lokalverkehr noch Hindernisse und Schwierigkeiten genug. Eine große Ebene führt zum Entstehen weniger, aber großer Städte. Ein Gebiet wie das unserige mußte notwendig vielen kleinen oder mittleren Städtchen mit jeweils mehr nur lokaler Bedeutung zum Dasein verhelfen. Es wird im Folgenden interessant sein zu beobachten, wie sie in ihrer Lage deutlich beeinflußt sind durch die Natur des Landes, ja manchmal geradezu eine bestimmte Gesetzmäßigkeit verraten, bestimmt durch die Eigenart der Verkehrsverhältnisse.

1. Längsverkehr.

Unter normalen Voraussetzungen sind die Flußtäler die Träger und Vermittler des Verkehrs. Der Talsohle folgt der erste Einwanderer. Sie ist relativ eben und erleichtert ihm das Eindringen in das dichte Waldgebiet, das sich ihm vor der menschlichen Kulturtätigkeit überall in unsern Breiten entgegenstellte. Das für die Siedlung notwendige Wasser ist vorhanden. Die Talhänge sind sonnig, und wenn nicht zu steil geböscht der Bebauung günstig. Leicht findet sich ein sicherer, sonniger Platz für die Siedlung.

Anders im Neckarbecken. Die ersten Siedler waren Ackerbauern. Wohl mögen sie durch die Niederungen der Täler längs der Pässe ins Land gekommen sein, aber der dauernden Ansiedlung waren diese meistens nicht günstig. Denn die Menschen brauchten vor allem einen guten Ackerboden. Den aber fanden sie nicht auf der feuchten, häufig Überschwemmungen ausgesetzten Talsohle. Sie fanden ihn auch nicht an den steilen, steinigen Muschelkalkhängen der Täler, die oft kaum dürftigem Graswuchs genügen. Wohl aber fanden sie ihn oben über dem Tal auf der Ebene. Da lohnte der fette, tiefgründige Ackerboden die Bebauung mit reichen Ernten.

Es werden also schon die ersten Ansiedlungen aus diesem Grunde die Täler gemieden und sich auf die Hochebene über ihnen zurückgezogen haben. Aber als dann im Laufe der Zeit die Zahl der Siedlungen wuchs, ihre Größe zunahm und sich ein mehr und mehr zunehmendes Verkehrsbedürfnis geltend machte, das zum Entstehen von Städten führte, da zeigte sich, daß diese Täler des Neckarbeckens nicht nur den Nachteil mangelnder Fruchtbarkeit hatten.

Im Wesen der Stadt liegt eine gewisse Unabhängigkeit von der Bodengüte in der unmittelbaren Nachbarschaft. Nimmer also hätte seine geringe Ertragfähigkeit davon abhalten können, die Flußtäler aufzusuchen, wenn sie nur die Hauptlebensbedingung für Städte geboten hätten, den Verkehr. Aber ein Blick auf eines der Kartenblätter 1:25000 von Württemberg, etwa das Blatt Marbach oder Lauffen am Neckar, auch Bietigheim u. a. genügt, um zu erkennen, daß diese Täler keine Verkehrsstraßen sein können, wie etwa die in den Randgebieten. Wohl sind auch sie von tiefgreifendem Einfluß auf das Siedlungsbild gewesen, aber nicht indem sie den Verkehr förderten, sondern vielmehr dadurch, daß sie ihm Hindernisse in den Weg legten. Diese gewaltigen weitausholenden Windungen der tiefgelegenen Täler mit ihren besonders am Prallhang steilen Böschungen (vgl. Blatt Marbach) mußten dem Längs- wie dem Querverkehr gleich hinderlich sein. Eine Längsstraße, die dem Tale folgen wollte, wäre gezwungen, alle Windungen mitzumachen, käme also nur auf großen Umwegen an ihr Ziel. Ihre Anlage wäre zudem keineswegs leicht, denn im Tal selbst pendelt der Fluß hin und her und läßt häufig zwischen Ufer und Steilrand keinen Raum mehr zu einer Straße. Will man aber die Windungen vermeiden, und in einigermaßen gerader Linie vorwärts kommen, wie es das Bestreben jeder Verkehrslinie sein muß, dann bleibt nur eine Möglichkeit, nämlich vom

Fluß und seinem Tal wegzurücken und die Straße außer dem Bereich der Mäander zu legen.

Und da gab es dann zwei Möglichkeiten: man konnte sie so legen, daß sie immer nur die Außenseiten der Talschlingen berührte, also parallel zum Flußlauf im Abstand der größten Talschlinge. Diese Straßenführung verbindet dann den Vorteil des möglichst gradlinigen Verlaufs mit dem der Flußnähe. Sie bleibt wenigstens punktförmig in Fühlung mit dem Flußlauf, indem sie allerdings in ziemlicher Höhe über dem Talboden ihn immer an der Außenseite seiner Windungen berührt. An diesen Punkten werden sich dann auch die Siedlungen mit Vorliebe niederlassen. Vgl. auf Blatt Marbach die Lage von Poppenweiler, Marbach, Mundelsheim, und auf der linken Seite Hoheneck, Geisingen, Großingersheim. Aber im allgemeinen ist dieser Ausweg doch ziemlich selten. Denn eine solche Verbindung hatte den großen Nachteil, daß sie alle Seitentäler des Hauptflusses überqueren mußte und zwar an der denkbar ungünstigsten Stelle, nämlich kurz vor ihrer Einmündung in ihn, wo sie also bei dessen tiefer Lage in dem Bestreben, ihren Lauf auszugleichen, schluchtartig tiefe Täler sich eingenagt haben, deren Überschreiten die Vorteile einer solchen Straße wohl nahezu aufhebt.

Um also einen wirklich brauchbaren Verkehrsweg zu schaffen, blieb nichts übrig, als den Fluß ganz zu verlassen, noch weiter von ihm abzurücken und die Straße auf die Hochebene hinauf zu verlegen, und zwar in eine solche Entfernung vom Flußlauf, daß sie in der Lage war, die kleineren Nebenflüsse, die nicht weit zurückreichen, ganz zu umgehen, nur die größeren von ihnen an ihrem Oberlauf, wo sie noch keine so tiefen Täler eingegraben haben, zu überschreiten. Sehr schön tritt das auf Blatt Oberndorf hervor. In der Mitte der Flußlauf, der Neckar, mit seinem tiefen, steilwandigen, vielfach gewundenen Tal und seinen durch die vielen, häufig ganz kurzen

Seitenbäche schluchtartig zerrissenen Talhängen, ein in der Umgebung des Flußlaufs äußerst lebhaftes und unruhiges Relief. Und in deutlichem Gegensatz dazu die verhältnismäßig ebene, nur leicht gewellte Hochfläche zu beiden Seiten des Flusses, in die nur die größeren Zuflüsse hineinreichen, ohne allzutiefe Täler erodiert zu haben. Und mit besonderer Deutlichkeit erkennt man auch das dem Flußlauf parallele Straßensystem, das alle diese kleineren Nebentäler vermeidet. Links ist es die Linie, bezeichnet durch die Ortschaften Villingendorf, Herrenzimmern, Bösingen, Beffendorf, im Abstand von 3 bis 4 km vom Fluß mit seinen Seitentälern, und rechts die zweite Straße mit gleichem Abstand, bezeichnet durch die Ortschaften Dietingen, Böhringen, Trichtingen, Bochingen. Dieses Abrücken der Verkehrsstraßen vom Flußlauf zeigt sich auch sehr schön am Unterlauf des Neckars auf der Strecke zwischen Cannstatt und Heilbronn, z. B. auf Blatt Lauffen am Neckar. Die Talsohle liegt nun zwar nicht mehr so tief, ist auch nicht mehr so eng wie auf Blatt Oberndorf, dafür sind aber ihre Windungen bedeutend gewachsen, kehren manchmal fast in sich selbst zurück oder haben diesen Schritt bereits getan und große Umlaufsberge herausgebildet, wie den bei Lauffen und Kirchheim. Auch hier haben sich die kleinen Zuflüsse, um das Niveau des Neckars zu erreichen, tiefe Täler gegraben. An ihrem Oberlauf, da wo die von ihnen herausmodellierten Riedel noch keine Hindernisse bilden können, liegen jeweils größere, hier auch zahlreiche städtische Siedlungen. Und sie verbindet die dem Neckar parallel ziehende Straße, auf Blatt Lauffen also die Linie Löchgau, Erligheim, Bönnigheim, Botenheim, Brackenheim. Südlich setzt sie sich fort nach Bietigheim, Ludwigburg, Kornwestheim, Zuffenhausen und schließlich nach Stuttgart. Auf der rechten Seite des Neckars übernahm wohl das Bottwartal, das günstigere Bedingungen bietet, einen großen Teil des Verkehrs (Großbottwar, Beilstein). Zeugen dieses

früher dort lebhaften Verkehrs sind noch heute die vielen Burgruinen, wie sie als ständige Begleiter großer Verkehrsstraßen auf den Höhen neben diesen sich finden.

Ganz genau wie beim Neckar verhalten sich die Verkehrsstraßen auch an seinen Nebenflüssen. Sobald diese die typischen Windungen zeigen, verlassen die Straßen den Fluß und verlaufen in bedeutendem Abstand auf beiden Seiten parallel zu ihm. So z. B. an der Enz (Blatt Oetisheim, Vaihingen-Bietigheim). Rechts ist es die Linie Ludwigsburg, Asperg, Markgröningen, Pulverdingen usw., links Bietigheim, Metterzimmern, Klein- und Groß-Sachsenheim, Sersheim, Illingen, Mühlacker. Auch die Bahnlinie, die von Pforzheim nach Bietigheim führt, folgt dem Enztal nur bis Mühlacker. Dort beginnt der Enzlauf Schleifen zu bilden, und sofort biegt die Bahn nach Norden aus und läuft im Abstand von mehreren Kilometern dem Fluß parallel, so daß z. B. auch Vaihingen an der Enz keine direkte Bahnverbindung hat.

Auch an der Murr finden sich ähnliche Erscheinungen. So folgt die alte bedeutende Salzstraße von Hall nach Marbach erst dem Murrtal. Aber kaum wird dieses bei Oppenweiler eng und kaum werden seine Windungen größer, da verläßt die Straße das Tal, um über Strümpfelbach, Großasbach und Rielingshausen Marbach zu erreichen.

Daß auch schon die alten Römerstraßen fast durchweg die Flußtäler meiden und auf der Hochebene verlaufen, hat seinen Grund natürlich vor allem in strategischen Rücksichten. Auf der Höhe bot sich ein besserer Überblick, also erhöhte Sicherheit. Von Höhe zur Höhe konnte auch der Signaldienst am besten durchgeführt werden. Aber in letzter Linie war doch wohl die leichtere Begehbarkeit des Terrains, hauptsächlich die Möglichkeit, die Straße ziemlich gradlinig verlaufen zu lassen und dadurch Umwege zu sparen, der Umstand, der für marschierende Heere von größter Wichtigkeit sein mußte. Daß diese Begehbarkeit ihr Maximum erreichte auf der Wasserscheide zwischen

zwei Flüssen, läßt sich verstehen, denn da waren gar keine Flußtäler mehr zu queren, die Übersicht nach zwei Seiten möglich und im Falle eines Angriffs hatte man jedenfalls den Vorteil der höchsten Lage. Eingehend hat diese Bedeutung der Wasserscheiden als Verkehrsweg dargestellt Hans Rudolphi in „Angewandte Geographie", Bd. 4 (Frankfurt a. M. 1911).

2. Querverkehr.

Nicht geringer ist der Einfluß, den die eigenartige Talbildung im Neckarbecken auf den Querverkehr übt, der den Flußlauf unter irgend einem Winkel kreuzt. Der Verlauf der ihm dienenden Straßen und die Lage der an sie gebundenen städtischen Siedlungen verraten deutlich die Einwirkung der natürlichen Verhältnisse. Allerdings ist es hier nicht die horizontale Gestalt des Flußtales, die zum Ausdruck kommt in den vielen Windungen, sondern die vertikale, die Tiefe des Tales im Gegensatz zu der umgebenden Hochebene, die den Verkehr hemmt.

An und für sich schon bietet der Wasserlauf dem Verkehr Halt und lenkt ihn auf die Stellen, wo ein günstiger Übergang sich findet. Für Zeiten primitiver Kulturentwicklung kam es sehr darauf an, Stellen zu finden, wo sich ein Übergang ohne künstliche Mittel bewerkstelligen ließ. Man suchte deshalb besonders seichte Stellen, Furten auf, oder auch Stellen, wo der Flußlauf durch eine Insel in zwei Arme getrennt wurde. Zwei kleine Wasserläufe ließen sich mittels der Insel leichter überwinden, als ein großer, ungeteilter. Natürlich ist in unserem Gebiet auch auf solche Stellen Rücksicht genommen, aber ausschlaggebend für eine bedeutende Siedlung waren sie jedenfalls nicht allein. Die Flüsse alle sind ja nicht so groß, daß man sie nicht mit einiger Mühe überschreiten könnte, auch an Stellen, die dazu nicht von Natur schon besonders günstig sind.

Viel wichtiger war jedenfalls von jeher ein guter Übergang über das Flußtal. Dessen kantig-steile Böschungen waren ein viel größeres Hindernis als der Flußlauf selbst. Für den Verkehr bevorzugte Stellen am Übergang von der Hochfläche zur Talfurche finden sich überall da, wo die Böschungen weniger steil zum Tal abfallen und dadurch eine nicht zu steile Straßenanlage ermöglichen. Eine solche Stelle wird z. B. durch die Lage der Stadt Bietigheim bezeichnet. Die Talhänge der Enz sind weiter oberhalb und auch weiter unterhalb steil und nur mit großer Mühe zu überwinden, während sie gerade bei Bietigheim sich auffallend verflachen und so einen natürlichen Übergang schaffen. Solche besonders begünstigte Punkte sind aber selten. Wo sie sich nicht finden, da sind es dann vor allem die seitlichen Zuflüsse, die, indem sie sich in die Talböschung eingegraben haben, Stellen mäßigeren Anstiegs bezeichnen.

Besonders begünstigt sind weiterhin solche Orte, wo sich zwei Zuflüsse gewissermaßen entgegenströmen, wo der Talhang also auf beiden Seiten des Flusses durchbrochen erscheint, und zwar nicht nur, weil die natürliche Folge davon eine bedeutendere Talweitung ist, so daß genügend großer Raum für eine Siedlung entsteht, sondern hauptsächlich, weil sowohl der Abstieg auf der einen als der Anstieg auf der andern Seite ein mäßiger und daher müheloserer wurde. Eine solche Stelle ist fast nie unbenützt geblieben.

Am schärfsten ausgeprägt ist diese Erscheinung am Oberlauf des Neckars, denn dort ist der Höhenunterschied zwischen Talsohle und Hochebene am größten. Er beträgt dort häufig nahezu 200 m. Weniger bedeutend ist er am Unterlauf, also im eigentlichen Neckarbecken. Aber immerhin sind es noch 50 m, wobei besonders erschwerend die scharf eingeschnittene Form der Täler im Muschelkalk wirkt.

Immer ist jedenfalls die Schwierigkeit groß genug, um gute Übergangsstellen in der Besiedlung deutlich in

die Erscheinung treten zu lassen. Am Oberlauf erkennt man die durch zwei Seitentäler bedingte Lage der Stadt sehr deutlich bei Oberndorf, Horb und Sulz, am Unterlauf bei Bietigheim, Marbach, Besigheim und Lauffen. Auch bei den Nebenflüssen läßt sich diese Erscheinung einmal mehr, ein andermal weniger deutlich verfolgen, so bei Backnang an der Murr, Vaihingen an der Enz, Weil der Stadt an der Würm, Nagold und bei vielen andern, wie sich bei der Einzelbeschreibung zeigen wird.

Diese durch den Querverkehr bedingten Städte liegen naturgemäß im Flußtal selbst. Sie bilden somit in der Mitte zwischen den beiden parallelen Siedlungsreihen auf der Hochebene diesseits und jenseits vom Flußtal, die auf den abgelenkten Längsverkehr zurückzuführen sind, eine dritte, vom Querverkehr bedingte Siedlungsreihe im Flußtal selbst.

Unter normalen Voraussetzungen würde der Längsverkehr, wie schon bemerkt, dem Flußtal folgen. An den Punkten, wo er den Querverkehr kreuzt, würde ein Verkehrsknotenpunkt, also jeweils eine Stadt entstehen. Hier aber unter den eigenartigen Verhältnissen des Neckarbeckens wird dieser Kreuzungspunkt bezeichnet durch drei Siedlungen, nämlich je durch eine diesseits und jenseits des Flußtals oben auf der Hochebene an den Schnittpunkten der Querverkehrsstraße mit den beiden Längsverkehrsstraßen und schließlich durch eine dritte zwischen diesen beiden, die durch den Querverkehr allein, bei dessen Übergang über den Fluß, bedingt ist.

Als ein Hauptmerkmal des Neckarbeckens erschienen bei der früheren Betrachtung die vielen zerstreuten mittleren und kleinen Landstädtchen, und der Grund dafür fand sich leicht in der vielgestaltigen Oberfläche des Landes. Es wäre wohl besser zu sagen: ein Grund. Denn ohne Zweifel hat dieses Abrücken des Längsverkehrs vom Flußtal einen starken Einfluß gehabt. Sind doch aus dem Anlaß, der sonst der Grund für die Entstehung einer Siedlung

bildet, hier drei erwachsen. Daß sie alle unter diesen Umständen entsprechend kleiner und unbedeutender geblieben sind, läßt sich leicht verstehen.

Wenn man also die städtischen Siedlungen des ganzen Neckarlandes betrachtet, so ergeben sich, um nochmals kurz zusammenzufassen, mit Rücksicht nur auf die Verkehrslage drei verschiedene Arten von Siedlungen, die im engsten Zusammenhang mit der Oberflächengestaltung des Landes stehen:

1. Die Paßstädte in den Randgebieten, gebunden an Flußtäler als die von der Natur vorgezeichneten Übergänge über die umgebenden Höhenzüge.

2. Im Neckarbecken die Städte auf der Hochebene, in parallelen Reihen links und rechts über dem Flußlauf in absichtlicher Entfernung von seinem Talsystem.

3. Die Städte des Neckarlandes in den Flußtälern, als die Vermittler des Querverkehrs, gebunden an geeignete Übergänge über das Flußtal.

Natürlich gibt es wie überall so auch hier daneben noch eine Anzahl von Städten, deren Dasein und Entwicklung sich nicht ohne weiteres aus den natürlichen Bedingungen des Landes heraus erklären läßt, die deshalb auch in keine der drei aufgezählten Kategorien eingereiht werden können. Sie entstanden entweder infolge besonderer geschichtlicher Vorgänge oder auch als moderne, nicht bodenständige Fabrikstädte. Jedenfalls liegt in ihrem Wesen etwas Künstliches. Sie sind deshalb für den Geographen weit weniger wichtig als jene andern, die ihre Wurzel in der Beschaffenheit des Landes haben, daher mit einer gewissen Naturnotwendigkeit auch ohne berechnendes menschliches Zutun da entstehen mußten, wo wir sie heute finden, und die eben deshalb auch allein im Wandel langer Zeiten etwas Bleibendes bilden.

Was bei ihnen dem Ansiedler nach seinem Wunsche zu gestalten blieb, war nur die Bauweise im Anschluß an die Ausnützung der gegebenen Ortslage.

II. Teil.

Die Ortslage.

Die Ortslage d. h. also die Lage der Stadt selbst mit ihrer näheren Umgebung, ist das Produkt einer bewußten Überlegung des Ansiedlers. Die Beziehungen zur weiteren Umgebung, also die vorher besprochene Verkehrslage, war etwas, was er nicht von vornherein erkennen konnte. Unbewußt stand er da unter einem höheren Gesetz, das seine Folgen in günstigem oder ungünstigem Sinne erst nach Jahrhunderten an seiner Niederlassung zeigen konnte. Aber den Bauplatz selbst auszuwählen hatte er in seiner Hand, und an ihn stellte er auch ganz bestimmte Anforderungen.

Vor allem ist jede Siedlung, ob groß oder klein, an das Vorhandensein von Wasser gebunden. Und gerade für eine Stadt ist die Versorgung mit Wasser, vor allem mit Trinkwasser, von größter Wichtigkeit. Eine Stadt, die ja in früherer Zeit immer auch gleichzeitig dem Schutz der Bevölkerung gegen Feinde diente, war immer der Gefahr einer Belagerung ausgesetzt, mußte also großen Wert darauf legen, Quellen oder Brunnen mit genügendem Wasser im Stadtgebiet selbst zur Verfügung zu haben, um auch ohne Zuleitung von außen, die eben leicht abgeschnitten werden konnte, auskommen zu können. Deshalb haben sich auch die Römerkastelle, soweit man ihre Lage heute feststellen kann, immer an Quellen gehalten, in deren unmittelbaren Nähe sie liegen. (Vgl. z. B. die Karte 1:25000, Blatt Cannstatt, Murrhardt, Sulz, Kirchheim.)

Neben dem Wasser ist natürlich notwendig ein trockener Baugrund, Sonne und Wärme. Diese Sonnenauslage findet sich immer berücksichtigt, und es müssen schon ganz zwingende Gründe vorliegen, wenn ausnahmsweise auf sie verzichtet wird. Dieses Streben nach Sonne zeigt sich bei allen Städten des Neckarlandes. Gern liegen sie deshalb an leicht geneigten Hängen, weil da die Bestrahlung eine intensivere ist, oder falls sie in engen steilen Tälern angelegt sind, haben sie wenigstens eine Stelle gesucht, wo ein gegenüberliegendes Seitental eine Lücke in die Talböschung geschnitten hat, und wo dadurch eine längere Sonnenbestrahlung ermöglicht wird.

Weiter sehr wichtig ist eine gewisse Schutzlage gegen schädliche natürliche Einflüsse. So vermeiden die Talsiedlungen das Hochwasser des Flusses durch erhöhte Lage. Auf den Hochebenen dagegen benützen die Wohnplätze gern solche Stellen, die vor kalten Winden geschützt sind durch vorgelagerte Bergrücken, oder indem sie Senkungen im Gelände aufsuchen, wie besonders auf der rauhen Filderhochebene zwischen Tübingen und Stuttgart.

Wasser, Sonne, guter Baugrund, Schutz vor schädlichen natürlichen Einflüssen sind für alle Siedlungen gleichmäßig wichtig, für den Einzelhof so sehr wie für die Stadt. Für letztere kommt noch als ihr besonders notwendig die Schutzlage gegen äußere Feinde hinzu. Der Platz, auf dem sie entstand, mußte außer den vorgenannten natürlichen Bedingungen in seiner Lage noch die künstliche Befestigung möglichst erleichtern, um eine gewisse Abgeschlossenheit nach außen zu gewährleisten, den Zugang im Falle eines Angriffs möglichst zu erschweren. Bei der Erfüllung dieser letzten Bedingung gerade konnte es nicht ausbleiben, daß die Stadt bis zu gewissem Grad in Konflikt kam mit ihrer Aufgabe als Verkehrsplatz.

Auf der einen Seite sollte sie schwer zugänglich sein, auf der anderen aber doch einen Anziehungspunkt für

den Verkehr bilden. Was ihr in unruhigen kriegerischen Zeiten von Nutzen war, mußte ihr in Zeiten friedlicher Entwicklung hinderlich und nachteilig werden und umgekehrt.

Es galt also einen Ausgleich zu suchen, einen Ort für die Anlage der Siedlung zu finden, der alle Vorteile möglichst vollkommen in sich vereinigt. Als eine Folge dieses Strebens mußten im Laufe der Zeit bestimmte Siedlungstypen sich herausbilden, Städtelagen also, die in ihrer Anlage bei eingehenderer Untersuchung deutlich einen gemeinsamen Grundgedanken verraten. Dieser Umstand, daß sich nämlich Städtegruppen von einheitlichem Grundgedanken ihrer Anlage aufstellen lassen, wird im Folgenden unsere Betrachtung ungemein erleichtern. Denn es wäre nicht wohl möglich, in einer eng begrenzten Arbeit alle einzelnen Städtelagen eingehend zu untersuchen. So aber mag es genügen, jeweils die Hauptvertreterin einer solchen Gruppe, bei der der Grundgedanke der Ortswahl am deutlichsten befolgt erscheint, herauszugreifen und sie eingehend zu schildern, von den andern Städten aber, die bald mehr bald weniger Ähnlichkeit mit dem bezeichnenden Vorbild ihres Typus zeigen, nur die grundsätzlich abweichenden Formen zu erwähnen.

Es wird diese Art der Gruppenbetrachtung ein viel klareres und übersichtlicheres Bild unserer Städtelagen ergeben, als eine Einzelbeschreibung aller das jemals könnte.

A. Städte mit erhöhter Ortslage.

Überwiegen des Schutzgedankens.

Eine große Anzahl von Städten liegt über ihre Umgebung erhöht, bald mehr bald weniger, aber immer in dem deutlichen Streben, eine überragende Stellung einzunehmen auf einem Platz, der womöglich nach drei Seiten isoliert, also natürlich fest ist. Auf diese von Natur

schon feste Lage des Bauplatzes ist großer Wert gelegt, wenn sie auch noch immer durch eine künstliche Befestigung verstärkt wird.

Diese Schutzlage ließ sich in einem in seiner Oberflächengestalt so abwechslungsreichen Gebiet wie dem unsrigen, auf verschiedenen Wegen erreichen.

Da waren die Keuperberge, die mit ihren oft weit in die Ebene hinausragenden Ausläufern Gelegenheit zur Anlage fester Städte boten und die deshalb auch gerade an ihren Rändern gegen die Ebenen zu häufig benützt erscheinen. Vor allem sind es die Flußtäler, die bei ihrem tiefen Einschneiden in die Hochebene und bei ihren vielen Windungen ein starkes lokales Relief erzeugten. Wie sie dadurch die Verkehrsstraßen in mannigfacher Weise aufhielten und zum Ausweichen zwangen, so lag in anderem Sinn der Gedanke nahe, gerade diese Talbildungen für wohl befestigte städtische Siedlungen zu benützen, etwa eine der vielen Flußschlingen, einen nahezu vollendeten Umlaufsberg zu wählen, oder eine Flußgabel, oder auch den Riedel zwischen zwei einmündenden Seitenbächen.

In Tälern, wo diese reiche Gliederung fehlte, wählte man, um wenigstens den eigentlichen Talboden zu meiden, den Talhang. Allerdings ist es weniger mehr der Schutz vor äußeren Feinden, der dabei erstrebt scheint, als der Wunsch, dadurch den manigfaltigen Nachteilen des Talgrundes, wie dem feuchten Boden, den Hochwassern, kurz also den natürlichen Gefahren zu entgehen.

Die Verkehrslage dieser Städte ist nicht immer günstig. Sie ist in der Regel umso schlechter, je besser die Schutzlage ist. Mit ihrer isolierten Lage hielten solche Städte eben nicht nur die Feinde, sondern auch ihr Lebenselement, den Verkehr, fern. Aber viele von ihnen zeigen doch auch einen wohlgelungenen Ausgleich zwischen beiden Faktoren, einen Ausgleich, der sich dann immer auch sofort in ihrer ganzen Entwicklung günstig bemerkbar macht.

a) Eigentliche Bergstädte.

Am schärfsten und am einseitigsten ausgeprägt ist die Berglage bei dem hohenloheschen Städtchen Waldenburg im Oberamt Oehringen (Tafel 1).

Die nach ihm benannten Waldenburger Berge werden begrenzt von der weiten Hohenloher Ebene und senden oft ihre waldbedeckten Ausläufer als langgestreckte Bergzungen ins flache Land hinaus. Eine solche, die besonders weit hinausragt und nur an einer Stelle durch einen ganz schmalen, etwas eingetieften Sattel mit dem Bergland zusammenhängt, hat das Städtchen sich ausgewählt.

Hoch oben, etwa 150 m über der Ebene, auf dem Kamm dieser Bergzunge liegt es nach drei Seiten vollständig durch die Natur geschützt und bei der Steilheit der Hänge so gut wie unzugänglich. Eines künstlichen Schutzes bedurfte eigentlich nur die eine Stelle, wo der schmale Sattel die einzige Verbindung mit dem Bergland bildet, wo also der einzige Zugang zur Stadt sich befindet. Hier genügte ein Graben zur Verstärkung der Stadtmauer, um aus dem Städtchen einen nach den Begriffen früherer Zeit nahezu uneinnehmbaren Platz zu schaffen.

Im übrigen ist die Anlage ähnlich wie bei den meisten derartigen Städten, die sich fast immer an die Schlösser alter Adelsgeschlechter angelehnt haben. Ganz vorn auf der Bergzunge mit freiem Blick weit ins Land hinaus liegt das Schloß selbst, das zwar in die Stadtmauer mit einbezogen ist, aber doch wieder durch eine besondere Befestigung von ihr getrennt wird. Dann folgt lang hingestreckt auf dem Kamm des Bergrückens die Stadt, mit Mauern umgeben und besonders stark befestigt bei ihrem einzigen Zugang von der Außenwelt her, an der dem Schlosse entgegengesetzt liegenden Seite.

Es ist klar, daß durch diese Anlage ein Höchstmaß von Sicherheit gewährleistet war. Aber zugleich ist doch der Schutzgedanke, auch wenn man die unsicheren Verhältnisse früherer Zeiten in Betracht zieht, zu weit getrieben

und zu einseitig herausgearbeitet. Und als Folge davon stellt sich eine ganze Reihe von Nachteilen ein, die auf die Entwicklung der Stadt den nachteiligsten Einfluß ausüben mußten, und deren Dauerwirkung gegenüber dem Vorteil der sicheren Lage, der eben nur in kriegerischen Zeiten wirksam wurde, sich sehr nachteilig erwies.

Einmal war die Stadt vom Verkehr, selbst wenn man vom großen Verkehr ganz absieht, auch vom lokalen Verkehr so gut wie ganz abgeschnitten. Die Bevölkerung ist deshalb vorwiegend auf die Landwirtschaft angewiesen, deren Ausübung aber aus Mangel an Raum stark erschwert wird. Jedenfalls sind die Äcker weit entfernt und nur mit Schwierigkeiten zu erreichen, wodurch der Betrieb verteuert, der wirkliche Nutzen stark vermindert wird. So kann die Folge dieser Verhältnisse nicht ausbleiben, die sich ganz allgemein zeigt in der schlechteren sozialen Lage der Bewohner. Es fehlt ihnen einfach an ausreichender Erwerbsmöglichkeit. Auch die Stadt selbst mußte bald an die Grenze ihrer Entwicklungsfähigkeit kommen, da sie sich dauernd auf den engen Raum des Bergrückens beschränkt sah, der jeder weiteren Ausdehnung ein Ziel setzte.

Am fühlbarsten machte sich aber in einer solchen Höhe der völlige Mangel an Quellwasser geltend. So heißt es gerade von Waldenburg in der württembergischen Oberamtsbeschreibung (Oberamt Oehringen), daß kein einziger Brunnen in der Stadt vorhanden sei, und daß die Leute ihr Trinkwasser aus Zisternen schöpfen müßten. Die einzige vorhandene Quelle liegt viel tiefer, etwa in halber Höhe am Berghang, und ist von der Stadt aus nur auf steilem Weg, auf mehr als 200 Stufen zu erreichen. Um zum Tränken des Viehes und auch für Feuersgefahr das nötige Wasser zu bekommen, mußten besondere Weiher angelegt werden.

Das Klima ist im allgemeinen nicht ungünstig. Es ist zwar rauher als drunten in der Ebene, hauptsächlich

wegen der vielen Winde, denen ein derart exponierter Platz ziemlich schutzlos ausgesetzt ist, aber dessen ungeachtet ist es sehr gesund. Das ist teilweise auf die in der Höhe reinere Luft, vor allem aber auf die günstigere Sonnenauslage und die viel länger dauernde und intensivere Bestrahlung zurückzuführen. In gewissem Maße kann man sogar von Temperatur-Umkehr sprechen, denn nicht selten, wenn im Tale noch dichte, kalte Nebel liegen, glänzt das Städtchen oben in freundlichem Sonnenschein.

Die Einwohnerzahl mußte natürlich unter den gegebenen Verhältnissen sehr unbedeutend bleiben. Sie betrug nach der Zählung vom 1. Dezember 1910 nur 586 Menschen. Das kann nach der natürlichen Lage der Verhältnisse, unter deren Einwirkung das Städtchen steht, nicht wundernehmen, da diese von Anfang an das Schicksal der Siedlung entschieden und die obere Grenze der Entwicklung gesetzt haben, über die es ein Hinauskommen nicht gibt.

Zu dieser Gruppe von hochgelegenen Städten gehört auch das ebenso geartete Löwenstein. Ebenfalls hoch oben auf einem Vorsprung der Keuperlandschaft der Löwensteiner Berge angelegt, unterscheidet es sich in seinen Verhältnissen eigentlich nur dadurch von Waldenburg, daß es nicht ganz so streng von jedem Verkehr abgesperrt ist.

In eine ganz andere Gegend des Neckarlandes führt uns die Betrachtung der Stadt Leonberg, nämlich an den Rand der Filderhochebene, die hier einen Ausläufer in das kornreiche Strohgäu hinausschickt, den sogenannten Engelberg, an dessen äußerstem Ende die Stadt liegt. Ihre Lage ist aber schon wesentlich günstiger, als die Waldenburgs und Löwensteins, obwohl der Grundgedanke der Siedlungsform derselbe ist. Aber es ist eben im Gegensatz zu den bisher genannten der Schutzgedanke nicht einseitig berücksichtigt, sondern ein wohlgelungener Ausgleich hergestellt zwischen Schutz- und Verkehrslage.

Und wie vorteilhaft für die ganze Entwicklung der Siedlung dieser Ausgleich war, das zeigt am besten die höhere Einwohnerzahl: 2923. Unter Verzicht auf den höchsten Punkt des Engelbergs hat es die Stadt, um mehr in Fühlung mit der Ebene zu bleiben, vorgezogen, ganz vorn an dem Ausläufer sich anzusiedeln, wo er, nachdem er sich schon bedeutend gegen die Ebene gesenkt hat, in einem letzten kurzen, aber steilen Absturz vollends zu ihr abfällt.

Im Westen hat die Stadt das Tal der Glems, die hier aus dem Bergland heraustritt, im Süden und Norden greifen mit tiefen Schluchten zwei allerdings ganz unbedeutende Seitenbäche der Glems in die Hänge des Engelbergs ein und schaffen so einen beinahe quadratischen Platz, der leicht nach Westen geneigt etwa 50 m hoch über dem Tal liegt und einen geradezu idealen Platz für eine wohlbefestigte Stadt bilden mußte, da er nur nach Osten einer verstärkten künstlichen Befestigung bedurfte. Auf den drei übrigen Seiten ist der Abfall so steil, daß eine Mauer genügte, um den Zugang unmöglich zu machen.

Durch diese Lage am Rand der Ebene, nicht allzuhoch über ihr, vermochte die Stadt den Verkehr eines weiten Gebiets auf sich zu lenken und sich eine günstige Entwicklung zu sichern, ohne den Vorteil der Höhe aufgegeben zu haben.

Gerade diese Lage auf der Grenzlinie zwischen den Hügellandschaften und den größeren Ebenengebieten werden wir im Laufe der Betrachtung noch öfter von Städten bevorzugt finden. Das dürfte seinen Grund darin haben, daß die Berglandschaften, wenn sie nur einigermaßen gangbar waren, von den Verkehrsstraßen in früherer Zeit wegen der erhöhten Sicherheit mit Vorliebe aufgesucht wurden.

So haben diese Städte eine Art Paßbedeutung, als Übergangsstellen des Verkehrs vom Flachland auf die

Berglandschaften. Aber daneben war sicher ein zweiter wichtiger Grund für ihre Anlage der, daß sich am Rand der Berge häufig ein verhältnismäßig günstiger Platz zur Siedlung fand, von dem aus sich das Flachland auf weite Strecken wirksam beherrschen ließ.

Am Rande dieser Berglandschaft, die in dem Gebiet zwischen Stuttgart und Tübingen das ganze Neckarknie ausfüllt, liegt auch Böblingen.

Weit in die Hochebene hinaus ist da ein sanft gerundeter Bergrücken vorgeschoben, der sie um nur etwa 20—30 m überragt und an seinem Ende in einen etwas erhöhten Hügel ausläuft. Rings um diese Kuppe herum legt sich, ihren sanft gerundeten Formen sich anschmiegend, die Stadt. Am höchsten liegt als Mittelpunkt des Ganzen die Kirche und ein Flügel des ehemaligen Schlosses.

Noch heute finden sich auf der Südseite der Stadt zwischen feuchten Wiesen zwei große Seen, durch die früher ein Teil des Stadtgrabens unter Wasser gesetzt werden konnte. Durch diese Seen wurde also die Befestigung der Stadt, die bis zu ihnen in die Ebene heruntersteigt, verstärkt. Das ist ein Umstand, den wir bei Städten, die nicht hoch genug liegen, um in ihrer natürlichen Erhebung schon genügend Schutz zu finden, noch häufig antreffen werden.

Aus diesem Grund soll hier auch Neuenstein, eine Stadt im Oberamt Oehringen, erwähnt werden, die im ziemlich flachen Tal der Eppach, eines Zuflusses der Ohrm, liegt. Die Stadt würde eigentlich zu der folgenden Gruppe gehören, zu den Städten, die in einer Flußgabel liegen; aber sie wird besser hier erwähnt, weil sie die bei ihrer ebenen Lage fehlende natürliche Sicherheit ebenfalls wie Böblingen zu ersetzen gesucht hat durch verschiedene Seen, die rings um die Stadt herum ausgegraben waren. Einige von ihnen sind schon aufgefüllt worden, während zwei größere sich noch bis heute erhalten haben.

b) Städte in Flußschlingen.

Ebenso wie die geschilderten Bergausläufer wirkten anziehend die tiefen Mäandertäler auf der Muschelkalkebene. Leicht ließ sich da ein natürlich fester Platz für eine Stadt finden, die dann außerdem noch den Vorteil der Flußnähe hatte, ein Vorteil, der hauptsächlich dem Querverkehr dient.

Am klarsten tritt diese Lage hervor bei dem Städtchen Langenburg im Oberamt Gerabronn (Tafel 2). Es bezeichnet den Übergang von den eigentlichen Bergstädten zu denen, die sich eine Flußschlinge, einen nahezu vollendeten Umlaufberg, zur Ansiedlung gewählt haben, um eine hohe, gesicherte Lage zu bekommen. Hier ist es die Jagst, die ihre Talsohle etwa 100—150 m tief in die Hohenloher Ebene eingesenkt hat. Häufig hat sie in ihrem vielfach gewundenen Lauf im Verhältnis zur Talsohle hohe Bergzungen herausgeschnitten, die scharfkantig und steil zum Flußtal abfallen, nach rückwärts aber ohne vertikale Einschnürung oder Abgliederung ihre Fortsetzung in der Hochebene finden.

Einen solchen Vorsprung benützt Langenburg. Im Norden der Stadt fließt außerdem noch ein kleiner Bach die Talböschung herunter zur Jagst, der dadurch, daß er sich tief nach rückwärts eingenagt hat, noch mehr dazu beiträgt, die Bergzunge ausgeprägt und lang erscheinen zu lassen, woher auch die Stadt, die noch im Jahre 1219 als Langenberc bekannt ist, ihren Namen hat.

Die Anlage im einzelnen ist genau so wie bei Waldenburg. Ganz vorn auf dem Berg liegt wieder das Schloß, an das sich nach rückwärts die Stadt anschließt. Da nach drei Seiten die Hänge steil abfallen, war eine starke Befestigung nur im Rücken der Stadt gegen die Hochebene zu nötig. Da sich ferner die Bergzunge leicht nach Südwesten neigt, ist sie der Sonnenbestrahlung voll zugänglich, und diese Sonnenauslage trägt sehr viel bei zu dem freundlichen Charakter des Städtchens, das mit seinen

wohlerhaltenen Mauern und Türmen, mit seiner halb städtischen, halb ländlichen Bevölkerung einen ganz eigenen Reiz auf den Fremden ausübt, der sich plötzlich in eine kleine mittelalterliche Residenz um Jahrhunderte zurückversetzt glaubt. Staunend steht man, besonders wenn man von der ziemlich eintönigen Hohenloher Ebene herkommt, plötzlich vor dem lieblichen Wechsel von Berg und Tal, den die Jagst mit ihren Nebenflüssen hervorbringt.

Sehr schön ausgeprägt ist hier auch die Kammlage. Die ganze Stadt besteht nämlich nur aus einer einzigen breiten Hauptstraße, die ganz genau dem Scheitel der Bergzunge folgt und zu deren beiden Seiten die Häuser angebaut sind. Das Quellwasser muß auch hier zugeleitet werden, aber im übrigen ist die Lage doch schon etwas günstiger als die der ausgesprochenen Bergstädte. Es besteht doch wenigstens ein gewisser Verkehr, der infolge des oben genannten Seitentales das Haupttal leichter überschreiten kann und so auf diesen Punkt hingelenkt wird.

In ihrer Ausdehnung war die Stadt freilich auch an die Bergzunge gebunden, solange sie ihre sichere Lage nicht aufgeben wollte. Aber nach rückwärts stünde ihrer Ausdehnung auf der flachen Hochebene kein Hindernis im Weg. Hier ist auch landwirtschaftlich nutzbarer Boden ausreichend vorhanden, der im Gegensatz zu Waldenburg völlig eben und mühelos zu erreichen ist. So wurde es an dieser Stelle auch möglich, die Stadt mit dem Haupteisenbahnnetz zu verbinden durch eine Nebenbahn nach Blaufelden. Die Einwohnerzahl beträgt 796.

Etwas mehr flußaufwärts liegt an einer weitern Flußschlinge der Jagst der Ort Kirchberg, der aber im Laufe der Zeit über sie hinausgewachsen ist. Dagegen hat die ursprüngliche Lage sehr schön erhalten Vellberg a. d. Bühler, einem Nebenfluß des Kochers. Auch am unteren Neckar finden sich die gleichen Verhältnisse wieder bei der durch ihren Umlaufsberg bekannten Stadt Lauffen.

Nur sind die lokalen Höhenunterschiede hier bedeutend geringer ausgeprägt.

Im Schwarzwaldgebiet hat Zavelstein hoch über dem Teinachtal dieselbe Lage. Mit nur 293 Einwohnern ist es die kleinste Stadt Württembergs.

Wildberg a. d. Nagold (Tafel 3) hat ebenfalls eine Flußschlinge zur Anlage gewählt. Aber der von ihr umflossene Bergvorsprung erhebt sich doch nur noch etwa um 50 m über die Talsohle. Gegen Süden und teilweise auch noch gegen Osten fällt er mauerartig steil ab, eine Erscheinung, die im Buntsandsteingebiet, das sonst mehr zu sanften rundlichen Formen neigt, selten vorkommt. Hier ist die Stadt also absolut unzugänglich. Gegen Nordosten und Norden dagegen ist der Hang flacher und hier steigt die Stadt an ihm herunter bis ins Flußtal. Sie gibt damit ihre Kammlage auf, die sich bei den bisher genannten Städten immer mehr oder weniger deutlich ausgeprägt fand, wie wenn sie dem Verkehr entgegengehen wollte, der eigentlich gar nicht um sie herumkommen kann, ohne sie zu treffen. Denn wie ein Riegel schiebt sich der Bergvorsprung, auf und an dem die Stadt liegt, in den sonst beinahe ganz geradlinigen Verlauf des Nagoldtales, das er damit geradezu sperrt.

Auffallend ist die Tatsache, daß ein großer Teil der Stadt am Nordost- und Nordhang liegt, also die Sonnenlage nicht berücksichtigt hat. Das findet sich sehr selten, und es müssen schon schwerwiegende Gründe sein, die eine Siedlung veranlassen können, so wie hier auf die Sonne zu verzichten. Tatsächlich findet sich aber auch im Tal der Nagold weder flußaufwärts noch flußabwärts weithin wieder ein vom Standpunkt des Schutzbedürfnisses so günstiger Platz für eine Siedlung wie der von Wildberg. Überall sonst fehlt der Raum, weil das Tal viel zu eng ist, sodaß als einziger Platz tatsächlich die Wildberger Flußschlinge in Betracht kommt, die außerdem nahezu in der Mitte zwischen Nagold und Calw liegt. Ein größeres

Seitental, das des Agenbachs, führt dazu noch wenig unterhalb Wildberg hinauf auf die Höhe und weiter nach Herrenberg, wodurch dieser Platz noch günstiger werden mußte, da ihm auch dieser Querverkehr zugute kam. Sofort zeigt sich auch wieder der Einfluß dieser günstigern Verkehrslage an der höheren Einwohnerzahl, die 1326 beträgt.

Unter ähnlichen Bedingungen steht Haigerloch auf einem beinahe vollendeten Umlaufsberg der Eyach, der nach zwei Seiten sehr steil abfällt.

Dagegen ist Backnang an der Murr (Tafel 4) dem Verkehr zuliebe noch weiter ins Tal hinunter gewachsen. Ein Blick auf die Karte zeigt leicht, daß hier ein bevorzugter Fluß- und Talübergang vorhanden sein muß. In großem Bogen umfließt die Murr die Stadt, die am schwach geneigten Gleithang sich hinaufzieht. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Prallhang im Westen ebenfalls flach und bildet somit für den Verkehr kein Hindernis, im Norden aber, wo er wirklich steil ansteigt, ist er durchbrochen durch das von Norden kommende Tal des Eckertsbaches, der eine natürliche Verkehrs- und Zugangsstraße zur Stadt bildet. Man erkennt deshalb deutlich, wie von allen Seiten dieser begünstigte Platz die Straßen auf sich gelenkt hat, die auf der anderen Seite des Flußes wieder nach den verschiedensten Richtungen auseinanderstrahlen. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die Stadt ihre Bedeutung diesem guten Übergang, diesen Querverkehrsstraßen, verdankt. Denn der Längsverkehr konnte in dem vielgewundenen Tal der Murr von keiner größeren Bedeutung werden. Er hat sich, wie schon früher gezeigt wurde, auf die Hochebene zurückgezogen.

Der Bauplatz der Stadt selbst hat auch noch andere Vorzüge. Auf drei Seiten vom Fluß umgeben liegt ihr Zentrum immerhin noch ca. 30 m über dem Talboden. Neben dem damit erreichten trockenen Baugrund ermöglicht die leichte Neigung des Bodens nach Westen auch

eine reichliche Sonnenbestrahlung, und vor allen ließ sich durch künstliche Unterstützung der von Natur gegebenen Bedingungen auch eine starke Schutzlage erreichen, ohne daß darunter, und das ist das wesentliche, die Bedeutung der Stadt als Verkehrsplatz irgendwie zu leiden gehabt hätte. Je besser die Verkehrslage, desto schlechter ist zwar meistens, wie schon dargelegt, die Schutzlage, desto bedeutender aber das wirtschaftliche Aufblühen der Stadt, desto mehr kann sie also aufwenden für die Anlage einer künstlichen Befestigung, wodurch die natürliche nahezu ersetzt werden kann.

c) Die Lage innerhalb der Flußgabel.

Den Hauptvorteil, den alle diese Ortslagen haben, nämlich die natürliche Sicherung nach drei Seiten, genießen auch die Städte, die eine Flußgabel besetzt haben.

Je spitzer der Winkel ist, den die beiden zusammenströmenden Wasserläufe miteinander bilden, je höher und steiler ansteigend der von ihnen gebildete Keil ist, desto ausgeprägter ist auch hier die Schutzlage.

Andererseits findet aber die Stadt an einer solchen Stelle einen schon durch die Natur des Bauplatzes bedingten Verkehrsknotenpunkt, der naturgemäß da entsteht, wo zwei Flußtäler sich vereinigen. Für den Längsverkehr ist das selbstverständlich, aber auch der Querverkehr wählt gern solche Stellen.

Ist das Tal flach, dann wird er eine Stelle kurz vor der Vereinigung der beiden Flüsse aufsuchen, denn er kann zwei kleine Wasserläufe leichter überschreiten, als *einen* großen. Ist das Tal aber tief eingeschnitten, wie es ja vielfach in unserem Gebiet der Fall ist, dann wird der Verkehr zwar auch die Gegend der Flußgabel zum Übergang wählen, aber ein wenig unterhalb der Vereinigung beider Flüsse, denn *ein* Flußtal ist ihm dann leichter und müheloser zu überwinden, als zwei

kurz nacheinander. Eine Stadt nahe der Flußgabel wird sich also auf jeden Fall den Verkehr sichern.

In engen Tälern schafft schließlich die Flußgabel durch eine kleine, beckenartige Erweiterung des Talbodens oft erst den nötigen Raum für eine Siedlung. Da somit schon in der Natur der Flußgabel die Lösung der Raum-, der Schutz- und der Verkehrsfrage liegt, erklärt es sich leicht, daß sehr viele Städte diese Gelegenheit benützt haben, die dann natürlich bald den einen, bald den anderen Vorzug ihrer Lage mehr betonen.

Sehr deutlich findet sich die Schutzlage bevorzugt bei Forchtenberg im Oberamt Oehringen. Dem Kocher fließt von links her die Kupfer zu, und die beiden bilden zusammen einen spitzen Winkel, d. h. bei ihrem beiderseitigen tiefen Einschneiden eine nach vorn spitz zulaufende Bergzunge. Die steilen Hänge der Täler und schließlich auch die beiden Flüsse machen die Stadt von drei Seiten her unzugänglich. Den allein ungeschützten Rücken des Ortes deckt das Schloß, das in die Stadtbefestigung miteinbezogen ist. Dieselbe Lage unter den gleichen Verhältnissen hat weiter unterhalb am Kocher Neuenstadt an der Einmündung der Brettach und Bartenstein hoch über dem Tal der Ette, einem kleinen Zufluß der Jagst.

Daß auch bei dieser Lage infolge stärkern Wachstums der Bevölkerung leicht Raummangel eintreten konnte, der sie nötigen mußte, über die Flußgabel und das Flußtal hinauszugreifen, sieht man sehr schön an der Lage der Stadt Horb am oberen Neckar (Tafel 5).

In ganz spitzem Winkel springt zwischen den tiefen Furchen des Neckar und eines einmündenden Seitentales eine schmale und langgestreckte Bergnase ins Neckartal vor. Sie überragt die Talsohle um ca. 50—60 m und steigt nach Westen, also flußaufwärts, ziemlich steil an.

Die alte Stadt nahm nun zuerst nur diese Bergzunge selbst ein und zog sich vom Kamm herunter an den steilen

Böschungen bis wenig über die Talsohle. Hier läuft die Stadtmauer am Hang entlang rund um die Stadt und macht sie im Verein mit den steilen Hängen auf den drei Talseiten für die ältere Kriegstechnik uneinnehmbar. Nur im Rücken der Stadt auf der Bergseite konnte sie einem feindlichen Angriff kein natürliches Bollwerk entgegenstellen. Hier wurde daher die Mauer noch durch einen Graben verstärkt. Außerdem waren zur Deckung dieser allein leicht zugänglichen Seite zwei Burgen angelegt.

Die eine davon, auch die obere genannt, die Burg der Grafen von Hohenberg, war in die Stadtmauer miteinbezogen, während die zweite gleichsam als Vorwerk dienend noch weiter westlich den Gipfel des im Rücken der Stadt liegenden Berges deckte, der diese noch um etwa 100 m überragt. Der sogenannte Schütte-Turm ist noch heute als Überrest von ihr erhalten. Im Osten, also auf der vordersten Spitze der Bergzunge, gegen den Neckar zu, stand noch eine dritte Burg, die der Grafen von Herrenberg, die damit die außerordentlich starke Wehr der Stadt vollendete.

Aber bald wurde mit dem Wachstum der Stadt, die auch eine sehr gute Verkehrslage hatte, der Raum für sie zu eng und man fing an, über den alten Befestigungsgürtel hinaus zu bauen, und bald entstanden unten im Tal bedeutende Vorstädte. Daher rührt der heutige merkwürdige Verlauf der Stadtmauer, die, das kleine Seitental überschreitend, am jenseitigen Berghang hinzieht, so daß dieses Tal auch noch in die Befestigung hereinbezogen erscheint. Dadurch verlor sie natürlich bedeutend an Wert, denn einem feindlichen Angriff von oben her hätte sie kaum lange Widerstand leisten können. Der Grund für diese Anlage war der, daß man auch die vor der inneren Mauer liegenden Vorstädte nicht ganz ungeschützt lassen wollte. Zu diesem Zweck baute man dann diesen zweiten äußeren Mauerring, der wenigstens einigermaßen Schutz bieten konnte.

Aber wenn auch diese Vorstädte an Sicherheit verloren, so hoben sie anderseits den Verkehrswert der ganzen Stadt ganz bedeutend; denn gerade durch das kleine Seitental, das sie einnahmen, führte eine bedeutende Verkehrsstraße aus dem Neckartal heraus und im langsamen Anstieg hinauf auf die Hochebene, um dann weiter dem Schwarzwald zuzustreben, besonders um über Dornstetten und Freudenstadt den günstigen Kniebis- oder Kinzigtalpaß zu erreichen. Dazu kommt noch ein zweites Seitental, das zwar unbedeutend ist, aber doch viel dazu beiträgt, die schroffe Steilheit der Talböschungen zu mildern und zu durchbrechen, das direkt im Norden der Stadt auf die Hochebene hinaufführt und den Verkehr hinüberleitet ins Nagoldtal, so daß sich gewissermaßen Horb am einen und Pforzheim am andern Ende des Nagoldtales entsprechen.

An einer Stelle, wo ein so günstiger Verkehrsknotenpunkt und eine für mittelalterliche Schutzbegriffe so ausnehmend günstige Ortslage sich vereinigen, da mußte naturgemäß eine bedeutende Stadt entstehen, und gerne nahm man das der Bebauung alle möglichen Hindernisse bietende hügelige und steile Terrain mit in den Kauf, zumal eine derartige Bergzunge allein den Raum in dem engen Neckartale gewährte, wo eine größere Stadt sich entwickeln konnte. Die Straßen freilich mußten sich der Steigung anpassen und sind, soweit man überhaupt von Straßen sprechen kann, so steil, daß sie kaum befahren werden können. Die Anlage von Querstraßen war an vielen Stellen überhaupt unmöglich und es müssen oft recht steile Treppen an ihre Stelle treten, auf denen man von Terasse zu Terasse ansteigt.

Trotz dieser schwierigen topographischen Verhältnisse der unmittelbaren Ortslage und dem, auch wenn man das Tal noch dazu nimmt, sehr beschränkten Raum, ist die Zahl der Einwohner doch auf 2520 gestiegen, der beste Beweis für die günstige Verkehrslage.

Ähnliche Ortslagen finden sich im oberen Neckargebiet noch recht häufig. Sie sind eben eine Folge der Geländeform. Die engen Täler nötigen einfach dazu, derartige Plätze aufzusuchen, und man erkennt recht deutlich, in wie starker Abhängigkeit von den Geländeformen ein bestimmter Stadttypus steht, und wie er als ihre natürliche Folge gewissermaßen aus ihnen herauswächst.

So findet er sich nordwestlich von Horb bei Dornstetten wieder, zwischen zwei tief eingeschnittenen Talschluchten zweier Zuflüsse der Glatt, und bei Schömberg über der Schlichem. Auch Binsdorf in der Gabel der beiden Quellbäche des Kleinbachs, der später zur Sturzach und durch sie zur Eyach fließt, und Rosenfeld in der Gabel der beiden Quellbäche der Sturzach haben viel Ähnlichkeit mit dieser Lage, wenn sie auch nicht mehr ganz so deutlich zum Ausdruck kommt. Jedenfalls sind sie auch auf drei Seiten geschützt, während sich allerdings in ihrem Rücken die Gabel weit öffnet, um ohne Grenze in die Hochebene überzugehen, auf die die genannten Orte wegen ihres vorwiegend landwirtschaftlichen Charakters auch vor allem hingewiesen sind. Endlich findet sich diese Lage auch noch bei Dornhan zwischen den Talschluchten zweier kleiner Bäche, die zum Bettenhauser Tal hinziehen.

Am unteren Neckar ist die Stadt Besigheim, eine der schönsten Städtelagen des ganzen Schwabenlandes, für unsere Betrachtungen ganz besonders bemerkenswert.

Enz und Neckar fließen hier in engen Muschelkalktälern eine ganze Strecke weit parallel, und lassen zwischen sich einen steil nach beiden Talseiten abfallenden langgestreckten Bergrücken stehen. Dann biegen sie beide unterhalb der Stadt noch einmal aus, um sich erst dann endgültig zu vereinigen. An der schmalsten Stelle, da wo beide Flüsse nebeneinanderherfließen, liegt die Stadt und nimmt den ganzen Rücken zwischen ihnen ein. Sie ist so eine ausgesprochene Kammsiedlung, steigt aber an beiden Talseiten bis zum Fluß herunter, am Südwesthang bis

zur Enz und am Nordosthang bis zum Neckar. Der Gestalt des Bergrückens entsprechend mußte die Stadt in ihrer Anlage sich ihm anpassen und konnte sich nur in die Länge ausdehnen. Die günstige Lage des Platzes hatten schon die Römer erkannt, wie die aufgefundenen Reste ihrer Siedlung beweisen. Hier mußte die dem Neckartal auf der Hochebene folgende uralte Straße Eglosheim—Ingersheim die Querverkehrsstraße kreuzen, die diese Stelle zum Übergang wählte, da sie hier beide Täler — der Enz und des Neckars — auf einmal überschreiten konnte. Und in der Mitte zwischen beiden entstand notwendig der natürliche Haltepunkt, die Stadt, weil auch außerdem noch der linke Teilhang des Neckars durch das Tal des Steinbach durchbrochen ist, das direkt auf Besigheim zuführt.

Im Schönbuch hat Waldenbuch (Tafel 6) eine ganz ähnliche Ortslage; die Stadt liegt auf einer beinahe ganz freistehenden Bergzunge, die von der Aich und dem hier zufließenden Totenbach umflossen wird. Erst unterhalb der Stadt vereinigen sich beide. Als Stadtlage war dieser Psatz besonders günstig, weil strahlenförmig von allen Seiten die Täler hier zusammenlaufen und so den Verkehr auf einen Punkt leiten. Wenn nun dieser Verkehr auch nicht allzu bedeutend war, so führte er eben doch im Verein mit der guten Ortslage zum Entstehen einer kleinen städtischen Siedlung.

Bei Neckarsulm am unteren Neckar, das an dieser Stelle noch zu erwähnen ist, kann freilich von einer Berglage keine Rede mehr sein. Die Stadt liegt eben gerade so hoch, daß sie Schutz vor Hochwasser und sumpfigem Boden findet, etwa 10—12 m über der Talsohle. Sie hat auch die eigentliche Flußgabel mit ihrem feuchten sumpfigen Boden gemieden und weiter oberhalb am Fluß einen etwas erhöhten trockenen Platz gewählt. Dadurch bekommt die Lage Ähnlichkeit mit der von Besigheim, nur eben mit der wesentlichen Einschränkung, daß

bei Neckarsulm die Höhenunterschiede ganz gering sind. Sulm und Neckar nähern sich nämlich an der Stelle, wo die Stadt liegt, stark, vereinigen sich aber erst, nachdem sie nochmals weit ausgebogen sind, ein gutes Stück unterhalb der Stadt.

Interessant ist schließlich die Lage der Ortschaft Lauffen am Neckar. Amtlich wird sie zwar nicht als Stadt bezeichnet, übertrifft jedoch die ihr auf der andern Seite des Neckars gegenüberliegende Stadt Lauffen an Einwohnerzahl ganz bedeutend und darf deshalb hier wohl erwähnt werden. Lauffen-Dorf liegt innerhalb einer toten Flußschlinge auf dem bekannten Lauffener Umlaufberg. An der Stelle, wo der Neckar die gewaltige Flußschlinge durchbrach, wo die Abschnürung des Umlaufbergs stattfand, wo dieser also heute ganz schmal gegen den Neckar auskeilt, liegt Lauffen-Dorf, also ganz ähnlich wie die gegenüberliegende Stadt, nur, daß das verlassene Flußtal im Süden beinahe ganz trocken ist. Im Norden und im Westen der Ortschaft fließt heute die Zaber durch das einstige Neckartal, das für sie viel zu groß ist. Gleich unterhalb Lauffen vereinigt sie sich mit dem Neckar.

d) Lage der Stadt auf dem Riedel zwischen zwei einmündenden Seitenbächen.

Als typische Vertreterin dieser neuen Form von Städtelagen erscheint uns Rottweil am Neckar. Auch hier kommt es wesentlich darauf an, einen Platz zu finden, der nach drei Seiten von Natur fest und unzugänglich ist, so daß Städte dieser Art wie die vorher beschriebenen nur nötig haben, eine Seite durch starke künstliche Befestigung zu decken. Aber sie suchen diesen Zweck auf einem ganz anderen Weg zu erreichen, sie wählen nicht eine spitz zulaufende Flußgabel, eine Lage also, die doch zumeist mit Raummangel zu kämpfen hatte oder doch jedenfalls dazu zwang, der Stadt eine mehr oder weniger in die

Länge gezogene Gestalt zu geben. Das war um so mehr nötig, je günstiger die Schutzlage war, weil es doch darauf ankommen mußte, die ungedeckte Rückseite der Stadt in ihrer Ausdehnung möglichst einzuschränken. Im Gegensatz hierzu suchten Rottweil und andere Orte einen Platz, wo in einen Hauptfluß zwei parallele Seitenbäche annähernd rechtwinklig einmünden. Einmal bekam dadurch die Stadt auf dem Riedel zwischen den beiden Wasserläufen, die doch immer eine gewisse Talweitung erzeugen, genügenden erhöhten und nach drei Seiten geschützten Raum, der es meistens nicht unschwer ermöglichte, die Stadt annähernd quadratisch anzulegen, also in einer Form, die für diese Städtegruppe geradezu bezeichnend ist. Günstig beeinflussen bei derartiger Lage auch die beiden Seitentäler den Verkehr, dem sie es ermöglichen, mühelos aus dem Haupttal herauszukommen.

Rottweil hat noch den besonderen Vorzug der Lage am Eingang in das von hier an flußabwärts enge, gewundene, schluchtartig eingesägte Neckartal, das im Gegensatz hierzu weiter flußaufwärts ziemlich geradlinig, breit und weniger eingetieft verläuft. Ein hervorragender Verkehrsknotenpunkt mußte sich an dieser Stelle notwendig bilden, wo hiernach der Querverkehr zum letztenmal mühelos das Neckartal kreuzen konnte. Denn auch an bevorzugten Stellen kostet es weiter flußabwärts ziemliche Schwierigkeit, den Höhenunterschied zwischen Hochebene und Flußtal von oft 100 m und mehr zu überwinden. Aber auch für den Längsverkehr ist die Lage von Rottweil entscheidend. Oberhalb konnte er dem Neckartal als einer natürlichen Straße bequem folgen. Aber wie schon frühere Betrachtungen zeigten, pflegt er sich im Bereich tiefer, gewundener Flußtäler in drei Arme zu teilen. Bei Rottweil war für den oberen Neckar die Stelle, wo er sich gabeln mußte. Eine mittlere Straße folgt auch weiter dem Neckartal, zwei andere aber gehen den hier beginnenden Windungen aus dem Weg und ziehen, die eine links, die

andere rechts vom Flußtal und seiner durch kleine Seitentäler durchfurchten Umgebung auf der Hochebene weiter.

Hier mußte also eine Siedlung von hoher Bedeutung entstehen, schon infolge des Verkehrsbedürfnisses, ganz abgesehen von dem strategischen Wert des Platzes, den das kundige Auge der Römer frühzeitig erkannte. Denn wer sich hier niederließ, der hielt die Fäden dieses ganzen Straßennetzes in seiner Hand. Die Römersiedlung an dieser Stelle hatte also, wie das am anderen Ende des engen Neckartales gelegene Rottenburg, wo das Tal in die Ebene von Tübingen austritt, die Bedeutung einer Tal- oder besser Straßensperre.

Die Römersiedlung lag etwas südöstlich von der heutigen Stadt im Gebiet der sogenannten Altstadt in der Gabel von Neckar und Priem, also auch nach drei Seiten geschützt. Daß die heutige Stadt nicht an diesem Platz liegt, hat wohl zwei Gründe. Einmal liebten es die Römer, zwischen sich und das Feindesland den Fluß zu legen und nicht etwa den Fluß in ihren Rücken, weil ihnen dadurch der Rückzug erleichtert, dem Gegner der Angriff erschwert wurde. Diesen Grundsatz haben sie bei allen Ortsanlagen befolgt (Württembergische Oberamtsbeschreibung, Band Rottweil, Seite 219). Deshalb haben sie sich nicht an dem sonst sehr günstigen Platz der heutigen Stadt angesiedelt.

Anderseits aber liebten es die Alemannen nicht, nach Vertreibung der Römer sich unmittelbar auf dem Boden dieser Städte anzusiedeln, auch wenn ihre Lage günstig war. Überall, wo die alemannische Siedlung eine römische ablöste, findet man die heutige Stadt etwas abseits von der Trümmerstätte (vgl. Oehringen). Sie ließen sich also etwas weiter unten am Neckar nieder, wo dieser eine große Schlinge bildet, die im Nordosten der Stadt vorliegt und eine starke Befestigung ermöglichte. Im Norden und Süden der Stadt sind die beiden charakteristischen Seitentäler tief eingerissen, wo sie das Niveau des Neckars erreichen und die Wirkung ihrer steilen Talböschung wird

noch verstärkt durch die Stadtmauer. Im Westen ist die einzige freie Seite der Stadt. Hier wurde der Mauer noch ein Graben vorgelegt, so daß auch diese Seite gedeckt war. Die äußere Form der Stadt ist beinahe quadratisch. Über den ursprünglichen Rahmen ist natürlich die neue Stadt vielfach hinausgewachsen, die heute, entsprechend ihrer allseitig vorzüglichen Lage, ein blühendes Wachstum zeigt.

Fast dieselbe Lage und Umrißform findet sich wieder bei Oberndorf am Neckar (Tafel 7), wenig unterhalb von Rottweil. Im Osten fließt der Neckar, der auch zwei Seitenbäche erhält, den Sulzbach im Norden und den Wasserfallbach im Süden, jeweils in tief eingerissener Schlucht. Durch diese beiden Bäche ist in dem sonst so engen Neckartal eine große Weitung entstanden, die eingenommen wird von dem zwischen beiden stehengebliebenen Riedel. Auf ihm dehnt sich die Stadt, die also nur nach Westen einer besonders starken künstlichen Wehr bedurfte. Man erreichte sie dadurch, daß man wie bei Rottweil auf dieser Seite zur Mauer noch einen tiefen Graben fügte. In ihn wurde, um ihn noch zu verstärken und auch diese Seite gänzlich abzuschließen, ein Arm des Wasserfallbachs geleitet. Die Stadt war nunmehr auf vier Seiten von Wasser und auf drei von tiefen Tälern umgeben, so daß sie wirklich den höchsten Ansprüchen auf Sicherheit gerecht werden konnte.

Oberndorf gehört auch zu der schon allgemein charakterisierten Gruppe von Städten, die deutlich erkennen lassen, wie für ihre Lage zwei gegenübermündende, tief eingreifende Seitentäler bestimmend sind, die den Platz zu einem bevorzugten Talübergang machen müssen. Es sind dies die Täler des schon genannten Wasserfallbachs auf der linken und das ebenso tiefe Bollerbachtal auf der rechten Seite des Neckars.

Im Prinzip dieselbe Lage hat weiterhin Nürtingen am mittleren Neckar, allerdings mit entsprechend viel

sanfteren Formen. Die Stadt liegt auf dem ganz wenig erhöhten Riedel zwischen den völlig parallel fließenden Bächen Steinach und Saubach, die im rechten Winkel den Neckar erreichen, der die dritte Seite der Stadt bespült. So sanft auch die Böschungen des Riedels sind, auf dem die Stadt liegt, so erkennt man doch die wenn auch geringe Höhenlage bei der Betrachtung des Stadtbildes ohne weiteres. Das Zentrum mit der Kirche liegt am höchsten, um das sich gürtelförmig das bunte Giebelgewirre der äußeren Stadtteile herumlegt, die bis zu den Wasserläufen heruntersteigen und in neuerer Zeit auch darüber hinaus sich ausgedehnt haben. Zum Schutz gegen Feinde mag diese Höhenlage, wenn sie auch unbedeutend ist, unterstützt durch die drei Wasserläufe, immerhin etwas beigetragen haben. Doch ist diese Bedeutung der Höhenlage weniger wichtig als die des Schutzes vor den gerade auf dieser Strecke des Neckars häufigen Hochwassern. Der Fluß strömt hier in einem für ihn scheinbar viel zu breiten und ganz flachen Trogtal inmitten ziemlich sumpfiger Wiesen, die er bei Hochwasser weithin unter Wasser setzt. Die Siedlungen meiden aus diesem Grund etwa von Plochingen an flußaufwärts die weite ebene Talsohle, um sich an die ziemlich scharf ansetzenden und stark geböschten Talhänge zurückzuziehen, die ihnen mehr Sicherheit gewähren. Unter diesen Umständen muß die Lage von Nürtingen als sehr günstig gelten, da es der Stadt trotz ihrer erhöhten Lage möglich wird, den Vorteil der Flußnähe auszunützen.

Wieder etwas mehr Berglage hat Marbach am unteren Neckar. Die Talmäander des Flusses sind gerade in der Gegend von Marbach sehr stark entwickelt. Um sich diesen Talformen und den durch sie bedingten Verkehrsverhältnissen anzupassen, hat sich die Stadt einen Platz an der Außenseite einer solchen Talwindung auf der rechten Seite des Neckars zur Ansiedlung ausgewählt, so daß also der dem Flußtal parallele Längsverkehr sie

erreichen kann. Besonders günstig wird die Ortlage noch durch das von Ost nach West gerichtete Tal des Strenzelbachs, der an der Nordseite der Stadt vorbeifließend hier den Neckar erreicht. Auch die Bahn ins Murrtal nach Gaildorf benützt heute diesen Verkehrsweg, der den ganzen Bogen der Murr um Marbach herum über Steinheim abschneidet.

Im Verein mit dem Strenzelbachtal schafft ein zweites kleines Tal im Süden der Stadt einen beinahe quadratischen Platz, der nach den drei Talseiten ziemlich steil abfällt und eine sehr schöne, nur im Rücken ungedeckte Ortslage bildet. Neben den bisher genannten Straßen, von denen besonders die Querstraße Bietigheim-Marbach-Backnang bedeutend ist, führt von hier nach Norden ein guter Verkehrsweg durchs untere Murrtal über Steinheim und dann weiter durch das gleichgerichtete Botwartal nach Heilbronn.

Von der Verkehrsbedeutung Marbachs zeugt auch das gegenüber auf dem linken Neckarufer liegende Römerkastell bei Benningen.

e) Städte auf einem Flachriedel.

Mit der zuletzt besprochenen Gruppe von Städten berührt sich nahe eine weitere, bei der der Schutzgedanke mehr und mehr in den Hintergrund tritt gegenüber einer Lage, die hauptsächlich trockenen Baugrund, Sicherung vor Hochwasser und sonnige Lage erstrebt und sich vorzugsweise auf der Hochebene, abseits von den großen Flußtälern findet, wo kein bestimmt ausgeprägtes Relief in der Landschaft vorhanden ist.

Um feuchte Flußniederungen zu meiden und eine sonnige Lage zu gewinnen, wählen die hierher gehörigen wie die vorher beschriebenen Städte einen Flachriedel zwischen zwei Flüssen. Aber diese beiden Flußläufe brauchen sich nicht etwa zu vereinigen oder an der Stelle, wo die

Stadt entstanden ist, in einen dritten zu münden, vielmehr können sie, wenn sie nur eine zeitlang nahe nebeneinander hergeflossen sind, wieder in ganz verschiedenen Richtungen weiterziehen.

So fließen z. B. bei Winnenden (Tafel 8) der Zipfelbach und der Buchenbach scheinbar direkt aufeinander zu bis auf einen Abstand von nur etwa 3—400 m. An der schmalsten Zwischenstelle liegt auf dem nur flach gerundeten Rücken die Stadt. Aber gleich unterhalb fließen die beiden, anstatt sich zu vereinigen, in ganz verschiedenen Richtungen auseinander und dann erst dem Neckar zu, den der Zipfelbach direkt erreicht, während der Buchenbach erst noch in die Murr mündet.

Durch diese Lage auf dem Flachriedel vermeidet die Stadt den feuchten Talgrund und läßt sich auch nach zwei Seiten leichter befestigen. Der Platz, auf dem Winnenden steht, ist auch deshalb noch besonders günstig, weil die Täler weder oberhalb noch unterhalb wieder so flach werden, wie gerade an dieser Stelle, auf die als Übergang die Straße von Waiblingen nach Backnang geradezu hingewiesen ist.

Ganz dieselbe Lage findet sich wieder bei Weil im Schönbuch auf dem Flachriedel zwischen Schaich und Totenbach, und in ähnlicher Weise auch bei Markgröningen zwischen Leudelsbach und Glems. Hier ist die Verkehrslage noch besonders begünstigt durch die der Enz parallel ziehende Straße, die den kleinen Seitentälern aus dem Wege zu gehen versucht. Die Stadt liegt an der obern Grenze der leichten Ueberschreitbarkeit der Seitentäler. Von da an abwärts vertiefen sich diese und bilden bedeutende Verkehrshindernisse.

Sindelfingen und Schönaich zwischen Seebach und Krähenbach haben, wenn auch abgeschwächt, doch Ähnlichkeit mit den Verhältnissen dieser vorgenannten Städte.

f) Städte am Talhang.

Bei dieser neuen Gruppe ist der Gedanke, den Gefahren des Hochwassers, überhaupt des feuchten Talgrunds auszuweichen, noch deutlicher ausgeprägt. Daß der Hang natürlich nicht allzu steil sein darf, versteht sich von selbst. Am stärksten geböscht erscheint er wohl noch bei Altensteig im Schwarzwaldgebiet über der Nagold, aber sonst sind es meist ganz sanftgeneigte Hänge, bei denen auf Sonnenauslage mit seltener Ausnahme Rücksicht genommen ist. Am Neckar zieht sich den Hang hinauf das Städtchen Köngen (Tafel 9). Schon bei der Beschreibung von Nürtingen war Gelegenheit, auf den siedlungsfeindlichen Charakter des Neckartales in jener Gegend hinzuweisen. Köngen ist nun einer der Orte, die sich klar ersichtlich vor dem feuchten Talboden an den Hang geflüchtet haben. Dieser ist an der Stelle, wo der Ort heute liegt, leicht eingemuldet und infolge seiner Auslage nach Süden außerordentlich sonnig und warm. Daß gerade diese Sonnenauslage auch schon den Römern wichtig war, sieht man sehr deutlich an den Resten ihrer Siedlung bei Köngen, die etwas weiter südwestlich auf dem heutigen Burgrain lag. Die aufgedeckten Reste der Häuser richten ihre Front nämlich alle nach Südosten, sie sind also alle nach der Sonne eingestellt, ein deutliches Zeichen, wie sehr die in die rauhen Wälder Germaniens verschlagenen Söhne eines ganz anderen Klimas die Sonnenwärme zu nützen suchten.

Der Platz der Römersiedlung war auch sonst entschieden günstiger für einen befestigten Ort, als der, den die heutige Siedlung einnimmt. Durch den Buchenbach und den Neckar ist ein nach drei Seiten steil abfallender Rücken herausgearbeitet, der nur von Norden her zugänglich war. In einer Gegend, die verhältnismäßig so arm an günstigen Ortslagen ist, wie gerade diese Strecke des Neckarlaufes, wäre dieser Platz sicher nicht unbenützt geblieben, wenn eben nicht die geradezu merkwürdige Scheu der aleman=

nischen Ansiedler vor dem Trümmerhaufen der römischen Niederlassung gewesen wäre. Lieber nahmen die Neuankömmlinge mit einem ungünstigeren Platz fürlieb, als daß sie sich dort niederließen. Ganz in der Nähe hat Wendlingen an der Lauter ebenfalls Hanglage und gleich unterhalb Köngen am Neckarknie das Städtchen Plochingen.

Die Stelle an der Einmüdung der Fils in den Neckar, wo sich also zwei ganz bedeutende, ja, wohl die bedeutendsten natürlichen Verkehrsstraßen des Landes gabeln, wo zudem der Neckar im rechten Winkel umbiegend ein gewaltiges Knie bildet, mußte als Verkehrsplatz sehr günstig sein. Ihre Bedeutung wird noch dadurch erhöht, daß der Bergvorsprung, an dessen Hang das Städtchen liegt und den die früher befestigte Kirche krönt, das Neckartal außerordentlich verengert und nur einen ganz schmalen Durchlaß übrig läßt.

Unterhalb Cannstatt hat Hanglage auch die Ortschaft Münster, die aber nur als Industrieort von Bedeutung ist.

Dagegen erscheint als Verkehrsplatz sehr wichtig die Stadt Bietigheim am Einfluß der Metter in die Enz. Dem leichtgeneigten Talhang, der der Stadt die Ansiedlung möglich machte, verdankt sie ihre hohe Bedeutung und Blüte. Denn in ihm liegt der eigentliche Verkehrswert Bietigheims.

Die sonst ziemlich schroffen Talböschungen des Enztales sind bei Bietigheim auffallend verflacht, nnd zwar auf beiden Seiten des Flusses. Demnach mußte diese Stelle für die dem Neckar parallel ziehende Straße von Löchgau nach Eglosheim und Ludwigsburg die natürliche Übergangsstelle über die Enz bilden. Zugleich aber zweigte hier auch die der Enz parallel laufende Straße nach Pforzheim durch das von Natur sehr günstige Mettertal ab, das gerade bei Bietigheim ausmündet und ziemlich flach und gradlinig verläuft, als Verkehrsstraße daher von vornherein sehr günstig war. Fördernd wirkte natürlich

auch der bequeme Neckarübergang etwas weiter flußabwärts bei Besigheim.

Hanglage hat weiter oberhalb an der Enz auch das Städtchen Oberrixingen und an der Metter Großsachsenheim.

Auffallend ist bei Großsachsenheim sowie auch bei Großgartach am Talhang der Lein, daß beide den Nordhang zur Ansiedlung gewählt, auf die Sonnenauslage also scheinbar keine Rücksicht genommen haben. Die Neigung des Hanges ist aber an diesen Stellen so gering, daß die Beschattung kaum zur Geltung kommen kann. Nicht viel bedeutender ist sie bei Kleingartach, bei Schwaigern an der Lein und bei Brackenheim in einem Seitental der Zaber. Im Zabertal selbst finden wir die Hanglage auch bei dem hübschen Städtchen Güglingen. Endlich hat auch Feuerbach, der zur Industriestadt herangewachsene Vorort von Stuttgart, ursprünglich eine leicht nach Süden geneigte Hanglage, ebenso Zuffenhausen und das nahegelegene Kornwestheim; diese Industrieorte sind aber unter dem Einfluß des nahegelegenen Stuttgart über ihre ursprünglichen Lagebedingungen weit hinausgewachsen; ähnliches gilt von Fellbach auf der Hochebene rechts vom Neckar, dem sogenannten Schmiedener Feld, und von Oßweil bei Ludwigsburg. Bei den meisten dieser Städte ist die Hanglage kaum mehr hervortretend, so auch nicht bei Weil-der-Stadt am Rande der Filder, das den Übergang über das Würmtal beherrscht für die Straßen, die vom Schwarzwald her zum Neckar oder auf die Filderhochebene streben. Am leicht nach Süden geneigten Hang zieht sich die alte Stadt mit ihren wohlerhaltenen Türmen und Mauern herunter bis ins Tal der Würm. In einem kleinen Seitental dieses Flusses liegt teils am Hang, teils am Wasserlauf selbst, das alte Schleglerstädtchen Heimsheim. In derselben Gegend haben ähnliche Hanglage auch die ansehnlichen Dörfer Renningen und Mag-

stadt an kleinen Zuflüssen der Würm und nur ganz wenig erhöht über dem Talgrund. Bezeichnend ist für alle diese Orte, daß sie das eigentliche Flußtal, die ebene flache Talaue, meiden um trockenen Baugrund zu gewinnen. Wenn wir diese Lage auch oben auf der Hochebene finden, so ist es hier neben der Sonne hauptsächlich der Windschutz, den man anstrebt und auf den man in diesen doch immerhin ziemlich rauhen und ungeschützten Gebieten vor allem Wert legen mußte.

So ist die Lage von Denkendorf am Südhang des Körschtals und die von Möhringen und auch die, allerdings weniger ausgeprägte Lage von Plieningen zu verstehen, die alle oben auf der Hochebene der Filder liegen. Überhaupt findet sich diese Hanglage überall in Gegenden, wo wie gerade auf den Fildern oder in breiten, flach eingesenkten Flußtälern ein scharf ausgeprägtes Relief der Landschaft fehlt. Hier kann es dahin kommen, daß die Siedlungen nahezu völlig eben liegen, wie etwa Gerabronn und Ilshofen auf der Hohenloher Ebene, oder wie Bönnigheim oberhalb Besigheim, das seine Lage eben nur der dem Neckar entlang ziehenden Straße verdankt, oder wie Neubulach im Schwarzwaldgebiet bei Wildberg und Welzheim auf der Hochebene des Welzheimer Waldes über dem oberen Leintal.

B. Städte am Fuße von Bergen.

Trennung des Schutz- und Verkehrsgedankens.

Um eine gute Schutzlage zu gewinnen, haben die bisher erwähnten Städte alle mehr oder weniger eine über ihre nächste Umgebung erhöhte Lage einzunehmen gesucht. Der Baugrund der Stadt war in den meisten Fällen so gewählt, daß er womöglich nach drei Seiten schon von Natur fest war und nur eine leicht zugängliche Seite übrig blieb, die dann mit besonders starker künstlicher Befestigung versehen wurde. Aber freilich schon

diese zuletztbesprochene Gruppe von Städten, die am Hang angelegt sind, zeigt, wie sich der Schutzgedanke mehr und mehr verwischt und wie anstelle der natürlichen festen Lage eine künstliche tritt.

Immerhin aber läßt sich von den bisher genannten Städten sagen, es liege in ihrem Wesen, daß jede einzelne, indem sie einen mehr oder weniger von Natur festen Bauplatz gewählt hat, für sich selbst eine Festung darstellt. Wohnplatz und Festung sind also vereinigt.

Die Nachteile einer solchen Lage, nämlich Mangel an Raum und schwere Zugänglichkeit für den Verkehr, waren nicht immer gleich groß, aber es ließ sich erkennen, daß sie um so größer sein müssen, je besser die natürliche Schutzlage des Ortes ist. Um nun ihnen zu entgehen, hat eine neue Gruppe von Siedlungen Wohnplatz und Festung getrennt. Der Wohnplatz, bei dessen Anlage man nur auf die natürlichen Lebensbedingungen Rücksicht zu nehmen brauchte, wurde also nur künstlich befestigt mit einer Mauer, die ähnlich den Jahresringen eines Baumes mit dem Wachsen des Gemeinwesens stets weiter hinausgerückt werden konnte. Aber in unmittelbarer Nähe der Stadt suchte man einen erhöhten, von Natur festen Punkt in die Stadtbefestigung mit hereinzuziehen, der im Notfalle den Bürgern eine sichere Zuflucht bieten konnte. Ohne also die Stadt durch die gewählte Berglage ihrer eigentlichen Bedeutung a s Verkehrsplatz zu entziehen, ohne sie dadurch und durch die fehlende Ausdehnungsmöglichkeit in ihrer ganzen Entwicklung hemmen zu müssen, gewährt diese Lage auch im Kriegsfalle den Bürgern ausreichenden Schutz für Leben und Eigentum.

Einen Übergang von den Städten mit eigentlicher Berglage zu dieser neuen Hauptgruppe bildet ohne Zweifel die Stadt Tübingen.

Beide Rücksichten finden sich bei ihr vereinigt. Die Stadt selbst liegt noch auf einer Bergzunge oder in Hinsicht auf die überragenden Kuppen des Schloßbergs und des

Oesterbergs besser gesagt auf einem Bergsattel zwischen den beiden Tälern des Neckars und der Ammer, die sich erst unterhalb Tübingen, nachdem sie den Oesterberg noch umflossen haben, bei Lustnau vereinigen. Diese an und für sich schon feste Lage der Stadt wird noch wesentlich verstärkt durch das Schloß auf dem höchsten Punkte des Schloßbergs, an den sich die Stadt anlehnt und der mit seinen nach drei Seiten sehr schroff, fast senkrecht abfallenden Wänden und mit seiner starken künstlichen Befestigung einst als beinahe uneinnehmbar gelten konnte.

Neben dieser festen Lage ist der Wert der Stadt als Verkehrsplatz einleuchtend. Schon die Lage inmitten der großen Talweitung des Neckars mit ihren blühenden Ackerdörfern ist an und für sich sehr günstig. Dazu kommt noch das Ammertal, das den Verkehr von Herrenberg und noch weiter vom Schwarzwald herüberführt und dem auf der andern Seite das nicht weniger wichtige Tal der Steinlach entspricht, das eine willkommene Pforte öffnet in die Höhenwelt der Alb hinein nach Hechingen und Sigmaringen. Außerdem bildet die Stadt den Ausgangspunkt für die nächste Straße nach Stuttgart über Weil im Schönbuch, die das ganze Neckarknie abschneidet. Am Kreuzungspunkt aller dieser natürlichen Straßen konnte ihr eine blühende Entwicklung nicht versagt bleiben.

Folgen wir dem Ammertal aufwärts, so finden wir in Herrenberg (Tafel 10) die eigentliche Vertreterin dieser Lage im Schutz eines befestigten Burgberges. Ein Ausläufer des Schönbuchs trägt eine hohe, allseitig isolierte Kuppe, den Schloßberg. Ihn krönte das stark befestigte Schloß Herrenberg, während sich die Stadt ungehemmt in ihrer Entwicklung an seinem Fuß auf der weiten Ebene ausdehnen konnte. In schöner Rundung um den Schloßberg herum ist sie leicht an seinem Fuß heraufgebaut, jedenfalls um eine sonnigere Lage zu bekommen. Von der natürlich ebenfalls ummauerten Stadt lief ein paralleles

Mauerpaar am Bergrücken hinauf bis zur Burg, so daß Stadt und Burg strategisch ein Ganzes bildeten.

Die Lage der Stadt am Rand einer Berglandschaft — darauf wurde schon bei der Beschreibung von Leonberg hingewiesen — ist charakteristisch. Die Grenzlinie zwischen Bergland und ebenem Gebiet hat sehr häufig anziehend auf städtische Siedlungen gewirkt wegen der mit dieser Lage verbundenen großen Vorteile. Auch Herrenberg ist eine solche Randstadt und genießt die Vorzüge dieser Randlage. Außerdem läuft hier die Straße von Stuttgart nach Horb und Villingen und sie kreuzend eine zweite vom nordwestlichen Schwarzwald herüber durchs Ammertal nach Tübingen zur Alb.

Weniger Verkehrsbedeutung haben die beiden Städtchen Neuffen und Asperg, die vielmehr ganz im Anschluß an ihren Burgberg entstanden sind, Neuffen am Fuß der gleichnamigen Burgruine in der Alb und Asperg am Südfuß des gleichnamigen Festungsberges. Dadurch, daß sie sich am südlichen Hang etwas hinaufziehen, erfährt ihre Lage die klimatische Begünstigung der Besonnung.

Dieses Ansteigen am Hang des Festungsberges ist noch stärker zu erkennen bei Beilstein in der Nähe von Heilbronn. Das Städtchen steigt vom Sohlbachtal terassenförmig steil am Schloßberg hinauf. Diesen krönt das ehemalige Schloß Beilstein, von dem heute noch ein Turm, der sogenannte Langhans, steht. Ein paralleles Mauerpaar verband die Burg mit der Stadt, so daß diese leicht von der Burg aus verteidigt werden konnte.

Bedeutender als Verkehrsplatz ist Weinsberg am Fuße der Weibertreu. Gürtelförmig legt sich das sonnige Städtchen um seinen Schutzberg herum, der es nicht nur vor Feinden bewahren sollte, sondern auch gegen die rauhen Nordwestwinde schützt. Indem man die Stadt an den schön gerundeten warmen Hang baute, nützte man auch hier wieder die Sonnenstrahlen so viel als möglich aus.

Aber freilich wurde dadurch die Lage sehr uneben. Die Nachteile hiervon kamen den Bürgern nach dem großen Brand von 1707 besonders klar zum Bewußtsein, und man sann auf Abhilfe. Allein die zu diesem Zweck eingesetzte Baudeputation, die einen vollkommen regelmäßigen Bauplan ausarbeiten sollte, erklärte in ihrem Bericht, daß das aus zwei Gründen ganz unmöglich sei, einmal: „weil garzuviele Keller und zwar gerade die vornehmsten, wovon doch die Stadt Weinsberg ihre Nahrung habe, zerstümpelt oder gar ruiniert werden müßten", und dann — dieser zweite Grund ist besonders bezeichnend — „weil die Stadt an einem steilen benebst höckerigten Berg gebauet seye, sodaß die Haupt- und Nebenstraßen sich nach der Lenkung desselben in der Rundung richten müßten und nicht gerade fortlaufen könnten". (Oberamtsbeschreibung S. 136). Dieselbe Baudeputation sagte auch, daß man wegen der großen Irregularität kaum irgendwo drei Häuser in einer Linie finden könne.

Als Verkehrspunkt kommt Weinsberg darum in Betracht, weil hier die Straße von Heilbronn nach Oehringen und Hall den Rücken zwischen dem Weinsberger Tal und dem Sulmtal überschreiten muß. Jenseits des Sulmtals folgt sie dem Weißenhofbachtal nach Oehringen, Neuenstein und Hall. Die genannten Städte bezeichnen in dieser Gegend den Rand der Keuperberge, die Straße aber weicht deutlich dem Kochertal aus, um ihm im großen Abstand parallel zu laufen und erst bei Hall den Fluß zu erreichen; sie kreuzt sich bei Weinsberg mit der des Sulmtals.

Eine ähnliche Lage hat Möckmühl in der Gabel zwischen der Jagst und der von Norden kommenden Sunkach. Der Berg im Rücken der Stadt trägt die Burg, die in die Stadtmauer mit einbezogen ist; ähnlich liegt auch Gundelsheim am Neckar unterhalb Heilbronn.

Vaihingen an der Enz lehnt sich in ähnlicher Weise an seinen Schloßberg an, dessen stark befestigtes Schloß

durch zwei parallele Mauern mit der Stadt in Verbindung stand. Im Norden war diese so genügend gedeckt; um auch im Südwesten eine sichere Lage zu gewinnen, hat man an dieser Stelle einen Kanal der Enz herzugeleitet.

Noch ein weiterer Umstand kommt der Lage von Vaihingen zugut. Gerade an dieser Stelle läßt nämlich das vorher und nachher enge und stark gewundene Enztal seine Hänge weit zurücktreten, sodaß eine sanft gegen die Enz abgedachte Talweitung entsteht, an deren oberem Eingang nun die Stadt liegt. Infolge der vielen Talwindungen ist der Verkehr im Enztal selbst ganz unbedeutend. Die Stadt bezeichnet also wieder eine Übergangsstelle des Querverkehrs. Es ist dies die große Straße von Karlsruhe bzw. Durlach über Maulbronn nach Stuttgart, die von Nordwesten her durchs Schmietal, das gerade hier die Enz erreicht, auf Vaihingen zustrebt. Die Stadt liegt gerade an der engsten Stelle da, wo die Talhänge ganz nahe an die Enz herantreten und wo die Straße sich wie durch einen Engpaß durch sie hindurchzwängen muß. Gleich darauf treten die Talhänge weit zurück und lassen der Stadt Platz zur Ausdehnung. Gegenüber, bei Enzweihingen, ist der Talhang nur sanft geböscht, er bildet also für die Straße kein allzugroßes Hindernis. Der Schloßberg schützt die Stadt gegen Nord- und Nordwestwinde und gewährt ihr an seinem leicht nach Süden geneigten Hang Sonne und Wärme.

Am vollkommensten erreicht die Lage im Schutz eines Burgberges ihren Zweck bei Eßlingen. Die Stadt war ursprünglich ganz abseits vom Neckarlauf an den Schloßberg hingebaut, zu dessen Höhe das übliche Mauerpaar hinaufführte, hat aber später die Möglichkeit, sich ungehindert auszudehnen, wohl ausgenützt. Dafür war ausschlaggebend die große Talweitung des Neckars, der unterhalb der Stadt sich wieder sehr eng zwischen steilen Talwänden hindurchzwängt, um noch weiter abwärts das große Becken von Cannstatt-Stuttgart zu bilden. Der

lebhafte Talverkehr brachte Eßlingen schon früh zu hoher Blüte. Die hochentwickelte Industrietätigkeit der neueren Zeit vollends hat diesen Teil des Neckartales zu einem Industriezentrum, zu einem der dichtest besiedelten Gebiete Deutschlands gemacht. Da die offene, freie Lage der Stadt in keiner Weise dieser Entwicklung hinderlich war, konnte sie sich nicht nur bis an den Fluß selbst, sondern noch weit über ihn hinüber auf dem jenseitigen Ufer ausdehnen.

Einem sehr günstigen Talübergang verdankt Sulz seine Entstehung. Er wird bezeichnet durch je ein tief ins Hochplateau einschneidenes Seitental des Neckars auf der linken wie auf der rechten Talseite. Auch die Römer haben schon diese Stelle als Übergang benützt und über dem linken Seitental ein Kastell angelegt. Die Stadt liegt in einer Schlinge des Neckars und ist dadurch im Norden und Westen geschützt. Im Süden ist sie etwas am Talhang hinaufgebaut, den von oben einst eine Burg deckte. Gefördert wurde natürlich die Entwicklung von Sulz auch durch seine Saline, der es den Namen verdankt, die aber heute den Betrieb kaum mehr lohnt, sodaß man sie eingehen lassen will.

C. Talstädte.

Überwiegen des Verkehrsgedankens.

Schon bei der Allgemeinbetrachtung traten die Randlandschaften unseres Gebiets nach ihrer ganzen Oberflächengestalt und nach den durch sie beeinflußten Verkehrsverhältnissen als etwas Besonderes vor dem eigentlichen Neckarland hervor.

Die Flußtäler bedingen, wie wir sahen, in den Randgebieten die natürlichen Verkehrsstraßen, im Neckarbecken dagegen eher Verkehrshindernisse. Die Talstädte müssen daher für die einzelnen Teilgebiete des Neckarlandes und seiner Umrandung gesondert auf ihre natürlichen Bedingungen untersucht werden.

a) Im Neckarbecken.

Im Neckarbecken sind, wie schon begründet wurde, eigentliche Talstädte verhältnismäßig selten; sie kommen hauptsächlich vor in Gebieten, die mit den Randlandschaften in ihrem Aufbau Ähnlichkeit haben, so z. B. auf der Hochebene der Filder. Hierher gehört zunächst das Städtchen Grötzingen im Aichtal in der Nähe von Nürtingen. Sonst finden wir meist nur groß gewordene Ackerdörfer, die sich aus landwirtschaftlichen Rücksichten an einen kleinen Wasserlauf anschließen, außerdem mußte auf dieser rauhen Hochebene bei Anlage von Siedlungen der Windschutz ausschlaggebend sein, den man eben in Ermangelung von überragenden Erhebungen in den Tälern am ehesten fand. Deshalb suchen diese Ortschaften gern Senkungen im Gelände auf, wie sie die ganz flach eingemuldeten Täler der kleinen Bäche bilden; das gilt z. B. für Bernhausen im Katzenbachtal und Neuhausen am Zusammenfluß mehrerer kleiner Wasserläufe, die sich schließlich zum Sulzbach, einem Zufluß der Körsch vereinigen. Ähnlich liegt auch Echterdingen und in der Nähe von Stuttgart am Oberlauf des Nesenbachs Vaihingen auf den Fildern. Vielfach findet sich diese Lage auch bei großen ländlichen Siedlungen im Neckarland, so z. B. an der Glems in nächster Nähe von Leonberg bei Eltingen und weiter unterhalb von Eltingen bei Ditzingen. In einem Seitentälchen der Glems hat dieselbe Lage Gerlingen und Weil im Dorf. Alle diese Ortschaften liegen bogenförmig um den Abfall der Keuperberge herum, die sich zwischen Stuttgart und Leonberg hinziehen. Dagegen findet sich diese Lage bei Städten selten. Groß-Bottwar z. B. im Bottwartal ist auch, obwohl Stadt, seinem ganzen Wesen nach heute nichts wesentlich anderes als ein großgewordenes Dorf mit vorherrschender Landwirtschaft.

Wenn aber im Neckarland wirkliche Talstädte vorkommen, dann sind sie bedingt, d. h. ins Tal gezwungen

durch natürliche Verhältnisse verschiedener Art. So ist es z. B. ohne weiteres erklärlich, daß die großen Talbecken des Neckars, die Weitungen von Tübingen, Cannstatt und Heilbronn für den Verkehr natürliche Sammelbecken bilden. Gerade in einem sonst so hügeligen Gebiet, wie es das Neckarland darstellt, müssen diese weiten ebenen Flächen, durchflossen von dem bedeutendsten Wasserlauf des ganzen Landes, als Sammelpunkte des Verkehrs und der Bevölkerung wirken und dementsprechend auch bedeutendere Städte heranblühen lassen.

Als ein weiterer Grund für das Entstehen von Städten erschienen schon bei der früheren Betrachtung die Talübergangsstellen. Aber auch da haben die Städte vielfach die Berglage vorgezogen, und nur wo die Verhältnisse eine andere Wahl unmöglich machten, haben sie die Tallage benützt. Wenn sie damit den Schutz der Berglage aufgeben und ihn durch künstliche Befestigung ersetzen mußten, soweit sich nicht der Flußlauf dazu benutzen ließ, so fanden diese Städte anderseits einen reichlichen Ersatz für diesen Mangel im Verkehr. Sie sind also eigentliche Verkehrsstädte. Freilich konnten manche von ihnen sich nur mit Mühe und Not im engen Tal halten und entwickeln, und deutlich verraten sie durch ihre gezwungene Lage, wie nur das Hindernis des Talüberganges und der damit verbundene Verkehrsaufenthalt gebieterisch zur Stadtanlage drängte, die mit den natürlichen Bedingungen sich so gut es ging abfinden mußte.

Am deutlichsten wird all das anschaulich bei Hall (Tafel 11) am Kocher. Oberhalb und unterhalb der Stadt ist das Kochertal so eng, und die Hänge sind so steil, daß eine Ansiedlung von größerer Ausdehnung unmöglich wäre. Nur an der Stelle, wo die Stadt sich ausdehnt, ist eine kleine Talweitung, die wenigstens einigen Raum schafft, sie aber trotzdem zwingt, an beiden Hängen des Tales, die gerade an dieser Stelle etwas weniger schroff abfallen, sich hinaufzuziehen. Die Talweitung selbst ist ein

Produkt der ganz komplizierten Mäanderbildung in diesem Teil des Flußgebiets. Noch heute befindet sich bei Hall ein Umlaufberg, dessen Längserstreckung parallel dem jetzigen Flußlauf streicht. Die Talweitung kam nun zustande, indem der Fluß früher an der Ostseite dieses nunmehrigen Umlaufbergs nach Norden und an der anderen Seite des Berges wieder südwärts floß. Dann umströmte er einen schmalen Sporn, um schließlich in seine eigentliche Nordrichtung zurückzukehren. Erst wurde nun der Sporn durchschnitten und im Laufe der Zeit gänzlich abgetragen, wodurch die Weitung des Tales entstand. Darauf schritt der Fluß zur Beseitigung auch des zweiten, südlichen Sporns, wodurch der heute noch erhaltene Umlaufberg entstand (Dr. E. Scheu: Zur Morphologie der schwäbisch-fränkischen Stufenlandschaft; in: Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. 18, S. 397). So fand die Stadt wenigstens notdürftig ausreichenden Raum. Als Übergang war die Stelle allezeit außerordentlich wichtig. Hall bezeichnet nämlich die Stelle, wo der Kocher die Keuperberge verläßt und in die Hohenloher Ebene austritt. Der Platz mußte also für Quer- und Längsverkehr gleich bedeutend sein.

Ein Querverkehr war oberhalb Hall über die den Fluß begleitenden Berglandschaften überhaupt nicht gut möglich. So wird z. B. die Straße von Stuttgart über Murrhardt im leicht gangbaren Remstal, die den Kocher bei Gaildorf erreicht und ihn dort eigentlich kreuzen sollte, gezwungen, erst einmal dem Kochertal zu folgen bis zu einer Stelle, wo die bisher den Flußlauf auf der rechten Seite begleitenden Limpurger Berge zurückbleiben und wo ein Übergang, ein ungehindertes Weiterziehen der Straße möglich wird. Diese Stelle bezeichnet aber gerade Hall, wo das Bergland in die auf weite Strecken leicht gangbare Hochebene übergeht. Hierher mußten also alle Straßen zielen, die den Fluß überschreiten wollten, zumal der Talübergang hier durch zwei kleine Seitentälchen

besonders erleichtert wird. Ihn benützt z. B. die Straße von Stuttgart nach Hall und Crailsheim und die von Heilbronn ebendahin.

Für den Längsverkehr war die Stelle nicht weniger wichtig. So lange der Fluß im Keuperbergland fließt, muß der Verkehr im wesentlichen Talverkehr sein; deshalb liegt auch Gaildorf oberhalb Hall im Tal. Von Hall an aber kann der Verkehr die Talschlingen nur vermeiden, wenn er sich auf die Hochebene hinaufzieht (vgl. die dem Rand der Keuperlandschaft parallelziehende Straße Hall-Neuenstein-Oehringen-Weinsberg nach Heilbronn). Zu dem günstigen Talübergang kommt also noch eine zweite Verkehrsgabelung. Hier hätte demnach schon als Verkehrsplatz allein eine recht bedeutende Stadt entstehen müssen, auch wenn das Vorkommen von Salz nicht gewesen wäre, das seit den ältesten Zeiten der Stadt eine ganz besondere Bedeutung gab und das sie als Solbad noch heute zu einem Anziehungspunkt für Erholungsbedürftige macht, nachdem die eigentliche Salzgewinnung ziemlich zurückgegangen ist.

Um Raum zu gewinnen, wurde in ähnlicher Weise wie Hall in eine Talweitung gezwungen Wasseralfingen oberhalb Aalen und flußabwärts Ingelfingen, Niedernhall und Sindringen, ebenso beim Austritt des Kocher in den Neckar Kochendorf. Bei Niedernhall kommt die Talweitung zustande durch einen zufließenden Seitenbach, ähnlich wie an der Jagst bei dem Städtchen Widdern und noch deutlicher bei Künzelsau, wo mehrere kleine Wasserläufe, unter ihnen vor allem der Künzbach, zugleich einmünden und so den nötigen freien Raum für die Stadt geschaffen haben.

Der Verkehrsbedeutung nach gehören mit Hall unbedingt zusammen die Städte Oehringen und Crailsheim, denn wie bei Hall der Kocher, so tritt bei Oehringen das Ohrntal aus den Keuperbergen in die Hohenloher Ebene aus; dieses wird unterhalb Oehringen durch seine vielen Windungen und durch seinen tief in die Hochebene

eingeschnittenen Talboden statt einer Verkehrsstraße ein Verkehrshindernis. Gerade bei Oehringen aber ist es ganz flach und bereitet dem Übergang keinerlei Schwierigkeiten. So erscheint es verständlich, daß die Stadt selbst im Tal liegt.

Genau durch dieselben Verhältnisse ist bedingt die Lage von Crailsheim an der Jagst. Oberhalb der Stadt ist das Tal weit und sanft geböscht, im wesentlichen geradlinig verlaufend, also eine natürliche Verkehrsstraße. Es ist natürlich, daß sich deshalb auf dieser Strecke auch die größeren Siedlungen im Tal finden. So benützt eine seiner größeren Weitungen die Stadt Ellwangen im Anschluß an einen kleinen Hügel, auf dem die Stiftskirche steht. Aber von Crailsheim an abwärts ändert sich der Talcharakter. Das Jagsttal senkt sich plötzlich tief ein und beschreibt häufig starke Windungen, hört also auf, Verkehrsstraße zu sein. Die Wirkung dieser Verhältnisse auf den Verkehr ist natürlich dieselbe wie bei Hall und Oehringen. Oberhalb Crailsheim sammelt das Flußtal die Verkehrsstraßen, bei der Stadt erfolgt das übliche Abzweigen derselben hinauf auf die Hochebene. Auch die Wirkung auf den Querverkehr ist dieselbe. Er muß darnach streben, diese letzte Gelegenheit, wo er das Flußtal mühelos queren kann, zu benützen, wird also hierher gelenkt.

Heute läßt sich das am besten an der Eisenbahnlinie verfolgen, die ja am meisten auf günstiges Gelände angewiesen ist. Sie folgt von Weinsberg an genau dem Rand der Keuperberge über Oehringen nach Hall, wo sie den Kocher überschreitet, und schließlich nach Crailsheim, wo sie den Übergang über das Jagsttal bewerkstelligt.

Schon im Mittelalter war hier der Kreuzungspunkt bedeutender Handelsstraßen, z. B. der alten Kaiserstraße von Nördlingen an den Main und der Straße von Heilbronn nach Nürnberg. Heute kreuzen sich hier die Bahnlinien von Nürnberg nach Stuttgart und von Ulm nach Mergentheim.

Im eigentlichen Neckarbecken finden wir die durch ihre Lagenverhältnisse sehr interessante Stadt Waiblingen (Tafel 12) an der unteren Rems. Auch hier ist die Abhängigkeit der Stadt von dem Einsetzen der Talmäander sehr deutlich. Bis Waiblingen verläuft das Remstal ziemlich breit und auch beinahe gradlinig. Die Straße folgt deshalb bis Waiblingen dem Tal, daher sind Lorch und noch deutlicher Stetten ausgesprochene Talstraßensiedlungen. Aber gleich unterhalb Waiblingen ändert sich der Zustand, es beginnen plötzlich die tief eingesenkten Talwindungen, die für den Verkehr so hinderlich sind. Waiblingen bezeichnet also die Stelle, wo die Straßen aus dem Tal heraus müssen, wenn sie nicht weite Umwege machen wollen. Die Lage erinnert demnach stark an die von Rottweil oder Hall; auf der Karte läßt sich dieses Abbiegen der Straßen nach beiden Seiten hinauf auf die Hochebene sehr schön erkennen (vgl. Blatt Cannstadt). Es ist rechts die schon in ihrem Namen die alte Bedeutung verratende Hohe Straße oder Pfahlstraße nach Hochdorf, und links die Straße nach Neckarrems. Die Verkehrsbedeutung des Platzes wird noch dadurch gesteigert, daß hier zum letztenmale ein müheloser Übergang über das Flußtal möglich ist; weiter unten erlauben ihn die steil abfallenden Talwände nicht mehr. Ihn benützt daher die Straße und Bahnlinie von Stuttgart nach Hall und Crailsheim.

Ganz ähnliches läßt sich von der Verkehrsbedeutung von Dürrmenz-Mühlacker im Enztal sagen. Auch hier ist die Lage der Orte unzweifelhaft bedingt durch die Talformen. Oberhalb ist das Enztal Verkehrsstraße, breit und gradlinig verlaufend, weshalb auch die Straße Pforzheim-Mühlacker wie die Bahnlinie dem Tal folgt. Unterhalb Mühlacker und zwar ganz direkt unterhalb der Stadt beginnen die verkehrsfeindlichen Talschlingen. Die Folge davon ist, wie bei Waiblingen, Rottweil, Hall u. a., das sofortige Ausbiegen der Verkehrsstraßen (vgl. die Straße und Bahn Mühlacker-Illingen-Sensheim-Bietigheim).

Die Ortslage ist nicht weniger interessant, denn sie zeigt mit aller Deutlichkeit eine Erscheinung, die sich bei den meisten Talstädten wiederfindet, nämlich die Lage innerhalb einer kleinen Ausbiegung des Flußlaufs, innerhalb einer kleinen Flußschlinge. Diese Erscheinung kann bald mehr bald weniger ausgebildet sein, von der eigentlichen Flußschlinge bis zum kaum merklichen Ausbiegen. Aber gerade dieser letzte Fall, daß bei vielen Städten auf dieses geringe Ausbiegen Wert gelegt zu sein scheint, verrät, daß es sich hier kaum um das Streben nach einer Schutzlage handeln kann, wenn auch in manchen Fällen dieser Gedanke bei der Ortsgründung mitgewirkt haben mag. Aber wichtiger erscheint die Rücksicht auf trockenen Baugrund. Bei Waiblingen z. B. erkennt man am Ausbiegen der Höhenkurven auf der Karte ganz deutlich, daß sich hier eine trockene, etwas höhere Schwelle ins Flußtal hinein vorschiebt, auf der die Stadt einen trockenen Bauplatz fand. In dem sonst ganz flachen und sumpfigen Flußtal war hier also die Stelle, wo sich Ortslage und Verkehrslage vereinigten, um die Bedingungen für die Ansiedlung so günstig als möglich zu gestalten. Dazu kommt noch die wertvolle Besonnung an der leicht nach Südwesten abfallenden Bodenschwelle.

Dieses „Ausbiegen des Flußlaufes" zeigt sich auch weiter oberhalb an der Rems bei Schorndorf. Gerade in der großen flachen Talweitung mit ihren von allen Seiten her zuströmenden Seitenbächen mußte ein trockener Baugrund für die Anlage der Siedlung ausschlaggebend werden. Nun ist aber an dieser Stelle die Bodenschwelle an der Ausbiegung der Rems so flach, daß die Stadt noch ziemlich weit vom Fluß zurückverlegt werden mußte, um vor seinen Überflutungen sicher zu sein.

Die große Talweitung, die vielen einmündenden Seitentäler, hauptsächlich die von Norden kommende Wieslauf und schließlich der ahnsehnliche Talverkehr mußten den Platz zu einem günstigen Verkehrsknotenpunkt machen.

In ihrer Entwicklung freilich wurde die Stadt etwas aufgehalten durch ihre frühere Bedeutung als Festung. Obwohl ihre Lage keinen Anhalt bot, sie als zur Festung besonders geeignet erscheinen zu lassen, wurde sie doch von Herzog Ulrich dazu bestimmt und mit außerordentlich starken künstlichen Befestigungswerken versehen. Die Stadt ist so ein typisches Beispiel für eine Befestigung ohne natürliche feste Lage. Den äußersten Ring bildete ein tiefer, mit Wasser gefüllter Graben, auf den der äußere Mauerring folgte. An ihn schloß sich ein hoher Wall und darauf wieder ein Graben an. Dann erst kam die innere Mauer, die die Befestigung vollendete. Heute ist dieser Befestigungsring, der so lange die Stadt in ihrer Ausdehnung aufhielt, größtenteils gefallen und bildet kein Hindernis mehr für ihre friedliche Weiterentwicklung.

b) Im Schwarzwaldgebiet.

Das Schwarzwaldgebiet und damit die Randlandschaften als eigentliche Heimat der Talstädte betreten wir bei der Stadt Calw. Ganz ähnlich wie Hall hat sich die Stadt mit Mühe und Not in das enge Tal eingezwängt. Von einer eigentlichen Weitung kann man hier nicht einmal sprechen; das Nagoldtal ist kaum breiter als anderswo und die Stadt muß sich sogar noch am Hang hinaufziehen und erscheint deshalb sehr in die Länge gedehnt. Ihre Bedeutung verdankt sie dem Talverkehr von Pforzheim nach Horb, dem Rand des Schwarzwaldes entlang, für den das Nagoldtal, das wenig größere Windungen macht, eine willkommene natürliche Verkehrsstraße sein mußte. Östlich führt zur Hochebene hinauf ein kleines Seitental, das die Straße nach Stuttgart benützt. Die Bahn kann nur in großen Windungen die Höhe erreichen. Jedenfalls ist die Lage der Stadt im engen Tal nicht besonders günstig. Etwas besser scheint schon die von Liebenzell, gleich unterhalb Calw, wo durch die Ein-

mündung eines Seitentals eine größere Talweitung zustande kommt.

Im Enztal erinnert **Neuenbürg** stark an Wildberg: auch hier eine auffallend stark ausgebildete Flußschlinge in dem sonst ziemlich geradlinigen Enztal, nur mit dem Unterschied, daß Wildberg die Höhe dieser Flußschlinge besetzt hat, Neuenbürg aber im Tal bleibt. Aber die Wirkung als Verkehrshindernis bleibt dieselbe. Die Stadt sperrt wie ein Riegel das Enztal, hält also den Verkehr auf, der um sie wie um eine natürliche Schranke herumgehen muß. Damit ist ein Aufenthalt verbunden und eine größere Siedlung gerechtfertigt.

Weiter oberhalb an der Enz ist **Calmbach** bedingt durch ein Seitental, das hinüber ins Nagoldtal nach Hirsau führt. **Wildbad** dagegen hat nur durch seine Heilquellen Bedeutung erlangt, seine Lagebedingungen bieten im übrigen nichts Bemerkenswertes.

Mehrere zusammenlaufende Seitentäler schaffen natürlich eine größere Talweitung, die in einem solchen Gebiet, wo ausreichender Platz selten ist, stets benützt wird. So liegt z. B. **Nagold** (Tafel 13) an einer Stelle, wo zwei größere Seitentäler, das Steinach- oder Waldachertal von Süden, das Kreuzertal von Osten auf das Nagoldtal stoßen, das außerdem hier ein scharfes Knie bildet und aus seiner ursprünglichen Südostrichtung in spitzem Winkel zur Nordrichtung umbiegt. Auf lange Strecken wird man einen ähnlich günstigen Platz im Nagoldtal nicht wieder finden können. In einem kleinen Seitental des eben erwähnten Waldachertals liegt **Haiterbach** und in einem Seitental der Nagold das Städtchen **Berneck**. Schließlich faßt den gesamten Verkehr des Schwarzwaldes gewissermaßen zusammen an seinem Nordende die Stadt **Pforzheim** an der Stelle, wo das Nagoldtal, das Würm- und das Enztal zusammenstoßen und mit ihren Flüssen auch ihre Verkehrslinien gerade an der Stelle vereinigen, wo außerdem die natürliche Eingangspforte von der Rheinebene

ins Neckarbecken in der Lücke zwischen dem langsam sich verflachenden Schwarzwald und den Keuperhöhen des Strombergs und Heuchelbergs gelegen ist.

Über die Möglichkeit, hier den Schwarzwald zu umgehen und die dadurch bedingte Bedeutung der Stadt ist schon früher gehandelt worden. Hier kreuzen sich — um nur die wichtigsten zu erwähnen — die Straßen von Karlsruhe nach Stuttgart und von Pforzheim nach Horb und Villingen, entlang dem östlichen Schwarzwaldrand. Außerdem zweigen ab die Straßen nach Wildbad durchs Enztal und nach Weil der Stadt durchs Würmtal aufwärts. Ein Verkehrsplatz erster Ordnung mußte hier entstehen, dem im Verein mit den von einer blühenden Industrie ausgenützten Wasserkräften von vornherein eine glänzende Entwicklung gewährleistet war.

c) Im Albgebiet.

Mit Pforzheim verlassen wir den Schwarzwald und gehen über die Einsenkung der Baar und das Quellgebiet des Neckars wieder hinüber zur Alb, unserer südwestlichen Grenzlandschaft.

Gerade an der Quelle des Neckars, wo Schwarzwald und Alb ineinander übergehen, liegt Schwenningen. Der gute Übergang über das Gebirge, das hier stark verflacht ist, ließ in der Baar verschiedene Städte entstehen, wie Villingen, Donaueschingen u. a. Dieser leichten Durchgängigkeit der Gegend verdankt auch Schwenningen seine Bedeutung. Das Tal ist weit und ganz flach, und weil das Wasser auf dieser Talwasserscheide kein scharf ausgeprägtes Gefälle hat, kommt es häufig zur Moorbildung. So ist bekannt das Schwenninger Moos, aus dem der Neckar zusammenrinnt, und das schon durch seinen Namen die Art der Landschaft charakterisiert. Hier mußte natürlich erste Bedingung für eine Siedlung ein trockener Platz sein. Der fand sich gerade an der Stelle,

wo das heutige Schwenningen liegt. Die Berge zu beiden Seiten des breiten Tales treten etwas näher zusammen und senden zwar flache, aber im Verhältnis zur Umgebung eben doch trockene Schwellen bis nahe an den Fluß. Diese Begünstigung hat die Stadt benützt.

Ähnliches zeigt sich wieder bei Balingen an der oberen Eyach. Auch hier entsteht im feuchten Talgrund durch das Zusammenrücken der Berge eine trockene Schwelle, die die Anlage der Stadt möglich macht. Die Bodenschwelle wird deutlich verraten durch das Ausbiegen des Eyachlaufes. Im Süden der Stadt mündet die Steinach, und im Westen liegt der Heuberg, der sie vor West- und Nordwestwinden schützt. Man sollte eigentlich annehmen, daß der Schutz vor Ost- und Nordwinden der Stadt wichtiger sein müßte. Aber es ist tatsächlich eine häufige Erscheinung, daß die regenbringenden Westwinde mehr gefürchtet werden, als die zwar kalten, aber seltener einsetzenden Nord- und Ostwinde. An den Einzelhöfen auf dem Hochschwarzwald ist das wohl am deutlichsten zu erkennen. Die Häuser sind in der Regel so gebaut, daß sie die fensterlose Rückwand dem Westwind zukehren, der daher auch den Namen Hinterwind ganz allgemein führt, während die Wohnräume des Hauses nach Norden und Osten sehen, die dann allerdings sehr kalt sind, wenn einmal der sogenannte Vorwind weht.

Balingen ist außerdem auch eine von den Talstädten, die den oberen Anfang der Mäanderbildung bezeichnen. Von hier an gräbt sich das Eyachtal tief ein und bildet abwärts weitausholende Windungen. Ähnlich wie bei Waiblingen kommen deshalb auch hier die Straßen zusammen, die nunmehr dem Flußtal aufwärts folgen, um den Paß bei Ebingen zu benützen. Eine weitere Talstadt in diesem Gebiet ist Spaichingen am Oberlauf des Prim. Ganz ans enge Primtal gebunden, bekommt die Stadt dadurch eine außerordentlich in die Länge gedehnte Gestalt. Sie besteht eigentlich nur aus einer einzigen Straße.

Weiterhin am Albrand entlang sind die meisten Täler, auch wenn sie nur eine geringe Paßbedeutung haben, durch Städte gekennzeichnet. Die bedeutenderen Pässe weisen sogar meistens zwei Städte auf, von denen dann die eine größere am Ausgang des Tales in die Ebene liegt, die andere und kleinere weit oben im Tal, so z. B. Reutlingen—Pfullingen, Metzingen—Urach, Kirchheim—Owen—Weilheim, Göppingen—Geislingen. Bei den meisten dieser Städte läßt sich, wie schon erwähnt, eine solche kleine Ausbiegung des Flußlaufes erkennen, die den Bauplatz der Stadt bezeichnet als bedingt durch eine im Tal auftretende erhöhte Bodenschwelle. Dieses Ausbiegen ermöglicht auch eine Anlehnung der Stadt an den Flußlauf auf eine längere Erstreckung hin, so daß es weiterhin auch zur Befestigung der Stadt dient, wie ja gerade diese Talstädte auf das Wasser als Mittel zur künstlichen Befestigung vor allem angewiesen sind.

Eine solche Bodenschwelle hat z. B. Reutlingen benützt am Austritt der Echatz aus der Alb. Das Flußtal ist oberhalb der Stadt noch sehr eng, die Talhänge treten ganz nahe zusammen, um dann plötzlich einer kesselartigen Weitung Raum zu geben. Zugleich macht an dieser Stelle der Fluß den bezeichnenden, wenn auch kleinen Bogen, mit dem er die Stadt umfließt, die so trockenen Baugrund, Schutz vor Hochwasser und bis zu gewissem Grade auch Schutz vor Feinden bekommt. Etwas weiter oberhalb im Tal liegt der Industrieort Pfullingen und in einem Seitental der Echatz Eningen. Trockenen Baugrrnd erstrebt auch Urach in der Gabel zwischen Eisack und Erms. Außerdem zweigt gerade an dieser Stelle noch ein drittes Seitental nach Osten ab. Diese drei Täler ließen an ihrem Vereinigungspunkt die Stadt entstehen. Weiter unterhalb liegt im gleichen Tal Dettingen, und da wo die Erms ins Flachland austritt, Metzingen, wo sich auch wieder das an das Vorhandensein einer Bodenschwelle geknüpfte Ausbiegen des Flußlaufes findet.

Auch Kirchheim unter Teck ist etwas erhöht in der Gabel zwischen Lauter und Lindach erbaut. Im Laufe der Zeit ist es zwar weit über sie hinausgewachsen, ohne jedoch den Grundgedanken seiner Lage, das Streben nach einer wenn auch nur geringen Erhöhung über die nächste Umgebung ganz verwischt zu haben. Unfern liegen an der Lauter das Städtchen Owen und die Ortschaft Dettingen unter Teck, an der Lindach Weilheim und eng ins Tal eingezwängt Wiesensteig und weiter flußabwärts Groß-Süßen an der Fils, endlich in einem Seitental zur Fils Donzdorf und Weissenstein, noch etwas weiter nordöstlich am Albrand folgt Heubach. Viel größere Bedeutung als sie alle hat aber das im engen Rohrachtal, auch einem Seitental zur Fils gelegene Geislingen am Eingang zum wichtigsten Albpaß.

Unter dem Einfluß der blühenden Industrie und des nahegelegenen Göppingen an der Zufahrtsstraße zu diesem Geislinger Paß sind groß geworden die Ortschaften Ebersbach und Groß- und Kleineislingen. Göppingen selbst liegt etwas zurückgezogen vom Filslauf, offenbar weil hier das Tal ziemlich breit und flach, die Gefahr der Hochwasser also bedeutender ist.

Ähnlich sind die Verhältnisse bei Gmünd an der Rems. Hier findet sich auch wieder die bekannte Bodenschwelle, welche sowohl die Rems, als auch den von Südosten herkommenden Waldstetter Bach ganz deutlich zum Ausbiegen zwingt. Sie ist ein ganz verflachter Ausläufer des im Rücken der Stadt sich erhebenden Galgenbergs. Außerdem mündet noch von Norden her der Wetzgauerbach und von Nordosten der Sulzbach. Von der Einmündung dieser verschiedenen Wasserläufe in die Rems hat die Stadt ihren Namen Gmünd — Gemünden — Mündung. Diese Seitentäler haben natürlich auch die Verkehrsbedeutung der Stadt bedeutend gehoben. Der Hauptverkehr aber zieht im Tal selbst weiter hinauf nach Aalen.

Auch diese Stadt liegt ganz im Tal an der Mündung

der Aal in den Kocher. Ihre Verkehrslage ist außerordentlich günstig, unmittelbar am Eingang zu dem vorzüglichen Brenztalpaß, durch den der Kocher früher der Donau zufloß, ehe er durch rückwärtige Anzapfung dem Flußsystem des Rheins angegliedert wurde. Schon aus dieser Art seiner Entstehung erkennt man, daß der Paß über die niedere Talwasserscheide sehr günstig und besonders auch für die Eisenbahn leicht zu benützen sein muß, im Gegensatz zu der berüchtigten Geislinger Steige, weil er eben als Talwasserscheide von beiden Seiten her nur ganz geringe Steigung aufweist. Bei Aalen liegt also der natürliche Kreuzungspunkt der Remstalstraße mit der Straße von Crailsheim über Ellwangen nach Heidenheim und Ulm. Durch keine Hindernisse oder Hemmungen aufgehalten hat dementsprechend die Stadt eine blühende Entwicklung genommen. Durch ihre Nähe beeinflußt ist das wenig oberhalb am Kocher gelegene Unterkochen.

Als letzte Stadt am Albrand ist noch zu erwähnen Lauchheim an der Jagst, am nordöstlichen Ende der Alb an der Straße nach Nördlingen.

d) Städte in den großen Talweitungen des Neckars.

Die drei großen flächenartig erweiterten Talbecken von Rottenburg—Tübingen, Stuttgart—Cannstatt und von Heilbronn erscheinen als eine besondere Eigentümlichkeit des Neckarlaufes. Sie sind durch den Übertritt des Flußlaufes von einer Gesteinsart in eine andere, beziehungsweise durch die verschiedene Widerstandsfähigkeit des Untergrundes gegen die Erosion des Flusses bedingt.

Bei Rottenburg verläßt der Fluß den harten, schwer verwitternden Muschelkalk, in dem er nur das enge steilwandige Tal hat graben können, das für die Strecke von Rottweil nach Rottenburg bezeichnend ist, und tritt über in die viel leichter zerstörbaren Gesteine der Keuperformation. Im Muschelkalkgebiet wird vorwiegend in die Tiefe erodiert,

weil das Gestein das Wasser aufsaugt und verhältnismäßig wenig an der Oberfläche abfließen läßt. Hier arbeitet also an der Zerstörung im wesentlichen nur der Flußlauf selbst. Im sandigen Keuperboden dagegen dringt das Wasser nur wenig ein, fließt vielmehr oberflächlich ab, wodurch das Gestein, das zudem leicht verwittert, allseitig flächenhaft angegriffen wird. Die Talhänge treten also weiter vom Fluß zurück und verebnen sich. Bei Cannstatt haben wir an der Stelle, wo der Fluß vom Keuper wieder in den Muschelkalk eintritt, das zweite Becken, und bei Heilbronn, wo er diesen wieder verläßt, um abermals in den Keuper einzudringen, sein drittes.

Inmitten des hügeligen, vielgestalteten Landes — darauf wurde schon früher hingewiesen — mußten diese weiten Talflächen mit ihrem äußerst fruchtbaren Boden und mit ihrem, besonders im Stuttgarter und Heilbronner Becken so ausnehmend milden Klima, das man am ehesten mit dem der Rheinebene vergleichen kann, natürliche Sammelpunkte der Bevölkerung werden.

Auch auf den Verkehr mußten sie notwendig anziehend wirken, denn alles, was sich bisher über das Verhalten der Straßen sagen ließ und was an vielen Beispielen entwickelt werden konnte, das gilt hier im größten Maßstabe. Oft hat sich gezeigt, wie schon ein kleines Seitental, das die steile Böschung des Talhanges unterbrach, genügte, um den Verkehr auf den betreffenden Punkt zu lenken und eine größere Siedlung hervorzurufen. Die drei genannten Weitungen stellen nun aber eine ganze lange Talstrecke, ein ganzes Gebiet mit guten Übergangsbedingungen dar, wie viel mehr müssen sie also anziehend auf Straßen im weitesten Umkreis gewirkt haben. Dabei hatten sie aus sich selbst heraus auf ihrem fruchtbaren Talboden schon eine dichte ländliche Besiedlung erzeugt, zu der in neuerer Zeit eine immer mehr zunehmende und die Vorteile der Flußnähe voll ausnützende Industrie trat, die zu einer weiteren starken Verdichtung der Bevölkerung

führte. So sind denn in diesen Talweitungen die größten städtischen Siedlungen des ganzen Neckargebietes entstanden.

Tübingen wurde schon früher erwähnt, aber auch Rottenburg a. Neckar (Tafel 14) gehört als Talstadt hierher. Wohl steigt ein Teil der Stadt etwas am Südosthang empor, aber ihre Bedeutung liegt im Tal, über dem sie natürlich genügend hoch liegt, um sicher vor Hochwassern zu sein. Die Verkehrsbedeutung der Stadt ist dieselbe wie die von Rottweil. Dort beginnt der enge Tallauf des Neckars, hier endet er und tritt aus in die Tübinger Ebene. Wie Rottweil, so ist auch Rottenburg römische Anlage und aus denselben strategischen Gesichtspunkten heraus angelegt, als Tal- und Straßensperre. In seiner Entwicklung freilich wurde Rottenburg etwas beeinträchtigt durch das nahegelegene Tübingen.

Das zweite große Neckarbecken nimmt die Mitte des württembergischen Landes ein. Zu all den anderen schon oben genannten Vorzügen dieser Talweitungen, die zu starker Bevölkerungsverdichtung führen mußten, kommt hier noch der nicht zu unterschätzende Vorteil der zentralen Lage. Denn es ist sicher kein Zufall, daß gerade hier die größte Stadt des Landes, ihre einzige wirkliche Großstadt heranwuchs, nämlich Stuttgart.

Freilich warum die Stadt gerade in ein kleines, nicht eimal ganz ebenes Seitentälchen des Neckars eingezwängt liegt, warum sie sich also scheinbar freiwillig die Fesseln auflegte, deren sie draußen in der weiten Ebene los und ledig gewesen wäre, kurz warum dort außen bei allen natürlichen Vorzügen Cannstatt ein Ort von immerhin etwas untergeordneter Bedeutung blieb, während das mit allen möglichen Schwierigkeiten und vor allem um Platz ringende Stuttgart sich zur Hauptstadt entwickelte — das wird aus natürlichen Ursachen sich nicht leicht erklären lassen.

Gewiß ist ja die Lage klimatisch außerordentlich geschützt durch die rings umgebenden Höhen, die nur die schmale Lücke gegen Cannstatt und den Neckar offen lassen.

Auch war die Gefahr der Hochwasser, die das Neckartal bei Cannstatt immer bedrohen, bei Stuttgart vermieden. Dazu kommt noch die Tatsache, daß von hier aus die Straßen nach Süden und Westen den Anstieg auf die Hochebene der Filder bewerkstelligen mußten. All das zeigt, daß an dieser Stelle sehr wohl die Lagebedingungen für eine Stadt gegeben waren, aber nicht für die Stadt, die sich hier entwickelte, für die Hauptstadt des ganzen Landes.

Dazu mußte das historische Moment oder richtiger ausgedrückt der Willensakt eines Einzelnen kommen, der aus dem landschaftlich schöner gelegenen Stuttgart die Residenzstadt machte, die dann eben mit einiger Gewaltsamkeit, mit fortwährend bewußter Bevorzugung zu dem gemacht wurde, was sie heute ist. Daß diese Anlage wirklich eine Art von Gewaltakt war, das zeigt die Entwicklung der Stadt in Vergangenheit und Gegenwart mit aller Deutlichkeit. Noch im achtzehnten Jahrhundert mußte man ihren Niedergang befürchten, als der damalige Herzog seine Residenz nach Ludwigsburg verlegte. Man erkennt, auf wie schwachen Füßen die Größe Stuttgarts noch damals stand. In dem Moment, wo die gewollte Bevorzugung als Residenz aufgehört und die weitere Entwicklung nur entsprechend den natürlichen Bedingungen sich vollzogen hätte, wäre sie in ihrer Entfaltung zurückgeblieben. Als eigentlicher Verkehrsknotenpunkt aber wäre Cannstatt, das alte Clarenna, an der Stelle, wo der Römer, der für solche Dinge ein bewundernswert scharfes Auge besaß, seine Siedlung angelegt hatte, zur Hauptstadt herangewachsen. Aus neuester Zeit haben wir einen schlagenden Beweis für die ungünstige Verkehrslage Stuttgarts in dem Umstande, daß man bei den Beratungen über den neuen Bahnhof ernstlich erwogen hat, ob man ihn nicht weg vom eigentlichen Stuttgart nach Cannstatt als dem natürlichen Verkehrplatz verlegen sollte.

Noch einmal hat man zu Gunsten Stuttgarts sich für den Kopfbahnhof entschieden mit all den Schwierigkeiten

des Herein- und Herausleitens des Verkehrs in das eng eingeschnürte Becken. Ob aber bei einer späteren erneuten Veränderung diese Rücksichten wieder maßgebend sein werden? Es ist kaum anzunehmen. Denn schon heute bahnt sich eine Entwicklung an, die sich in Zukunft immer mehr durchsetzen wird und die den Schwerpunkt Groß-Stuttgarts hinaus in die weitere Neckarebene verlegt.

Im eigentlichen Talkessel von Alt-Stuttgart ist der relativ flache und eine wirklich städtische Bebauung erlaubende Talboden so gut wie vollständig besiedelt. Einer größeren Ausdehnung ist also hier ein Ziel gesetzt. Es ist deshalb nur natürlich, daß sich die künftige Entwicklung draußen in der Neckarebene vollziehen wird, wo Platz genug vorhanden ist und wo schon heute die einzelnen Siedlungen von Plochingen bis Zuffenhausen im Neckartal ein nahezu lückenlos geschlossenes Siedlungsband bilden.

Die Eingemeindung Cannstatts und einiger anderer Industrieorte am Neckar war der erste Schritt auf diesem Wege. Bald werden diese auch hinsichtlich der Verwaltung zusammenwachsen müssen zu einem großen städtischen Organismus. Immer mehr wird der eigentliche Schwerpunkt der Stadt sich dorthin verlegen, wo die natürlichen Verkehrsstraßen des Landes zusammentreffen, wo eine hochentwickelte Industrie schon heute vorhanden ist und die geplante Schiffbarmachung des Neckars weitere ungeahnte Ausblicke eröffnet, und wo vor allem keine natürlichen Hindernisse einer künftigen Ausdehnung hemmend im Weg stehen. Dort also wird man sich das zukünftige Groß-Stuttgart denken müssen, die lebende, schaffende Verkehrs- und Industriestadt.

Aber seitab von den rauchenden Schloten der Ebene, dem Lärm und der Unruhe der arbeitenden Stadt, wird sich im stillen Talkessel des heutigen Stuttgart eine ganz andere Entwicklung vollziehen. Mehr und mehr beleben sich jetzt schon die sonnigen Hänge des Tals mit freundlichen Landhäusern, die überall Höhe und Sonne suchen

und die amphitheatralisch um den Talkessel sich ausbreitend aus der behaglichen Ruhe ihrer Gärten dem Leben und Treiben in der Niederung zuschauen.

Indem sich also dieser Teil von Stuttgart langsam zur Villenstadt entwickelt, während das eigentliche Wachstum der Stadt sich nach Osten in der Ebene draußen vollzieht, ringt sich langsam aber stetig das lange bewußt zurückgehaltene Recht der Natur durch und weist Stuttgart auf den ihm tatsächlich zukommenden Platz. Dieses neuzeitliche, sich mit voller Sicherheit vollziehende Hineinwachsen der Stadt in den ihr von Natur angewiesenen Raum beweist aufs neue wieder, daß historische Städtelagen nichts Bleibendes sind und daß sich am Ende die Natur doch stärker erweist als der Wille eines Einzelnen.

Auch die Stadt im dritten Neckarbecken, Heilbronn, ist das Produkt einer planmäßigen Anlage aus relativ junger Zeit. Denn die römische Siedlung lag gegenüber auf dem anderen Neckarufer bei dem heutigen Böckingen. Die Alemannen mieden, wie ihre meisten Siedlungen beweisen, den niedern Talboden, sofern sie nicht die Natur der Gegend zwang, die Täler aufzusuchen. Sie liebten eine erhöhte Lage mit weitem Blick ins Land hinaus.

Dagegen errichteten die Franken nach Eroberung des unteren Neckargaues hier an der Stelle einer alten Quelle einen Wirtschaftshof. Die ganze Bauweise der später entstandenen Stadt, kreisförmig um diesen Punkt (das heutige Deutschordenhaus) herum, verrät deutlich die planmäßige Anlage.

Gerade das sumpfige Gelände hier beim Neckar, das man sonst so gern verließ, wurde jetzt mit aller Absicht von den Franken gewählt, um einen festen Stützpunkt für ihre Königsmacht zu bekommen. Heilbronn ist gedacht als Wasserfestung. Es zeigte sich dieser Gedanke, das Wasser als natürliches Befestigungsmittel auszunützen, schon bei verschiedenen Städten. Bei Heilbronn hat man mit Absicht zu diesem Zweck das Flußtal zur Ansiedlung gewählt.

Als Verkehrsplatz war die Stadt schon in alter Zeit wichtig als Kreuzungspunkt des Ost-Westverkehrs von den Hohenloher Landen zum Rheintal und des Süd-Nordverkehrs von Oberschwaben zum Main. Außerdem wird hier der Neckar schiffbar, was ein Umladen von Gütern vom Wasser- zum Landtransport nötig macht. Dazu kommt noch in neuester Zeit die blühende Industrie, die auch in der Nachbarschaft der Stadt große Orte hat entstehen lassen, so Sontheim, wie schon der Name sagt, südlich von Heilbronn, und außer dem schon genannten Böckingen Neckargartach an der Einmündung der Lein in den Kocher.

D. Jüngere, künstlich angelegte Städte.

Schon in ihrer äußeren Form verraten diese Städte immer, daß sie nicht in dem engen Zusammenhang mit der Natur ihres Baugrundes stehen, wie die bisher besprochenen. Diese schmiegen sich eng an die gegebenen Geländeverhältnisse an, haben also meist eine sehr unregelmäßige Gestalt. Die künstlich angelegten Städte dagegen gehen auf einen regelmäßigen Bauplan zurück. Da man aber einen solchen in hügeligem oder gar bergigem Gelände nicht gut durchführen konnte, finden wir derartige Städte, die durchweg Neugründungen sind, nur in ebenen Gebieten, wo nennenswerte Hindernisse sich der Ausführung eines regelmäßigen Bauplanes kaum entgegenstellten.

So liegt z. B. Ludwigsburg auf der Hochebene zwischen Neckar, Enz und Glemstal auf dem flachen Rücken des sogenannten Langenfeldes, fast völlig eben und leicht gegen Norden geneigt. Gegründet wurde die Stadt von Herzog Eberhard Ludwig im Jahre 1705, der schon 1711 seine Residenz dahin verlegte. Aber erst neuerdings als zweite Residenz, als Militärstadt und durch ihre Industrietätigkeit hat sich Ludwigsburg zu größerer Bedeutung entwickelt.

Viel mehr einem wirklichen Bedürfnis entsprach die Gründung von Freudenstadt (Tafel 15) durch Herzog Friedrich I. Auf der Hochebene mit vollständig quadratischer Grundform angelegt, hoch über dem zum Murgtal ziehenden Forbach- oder Christophstal, beherrscht die Stadt den Eingang zu diesem, sowie zu dem nahegelegenen Kniebispaß und dem außerordentlich wichtigen Kinzigtal, also zu drei Hauptwegen durch und über den Schwarzwald zur Rheinebene.

Die Lage der Stadt, gerade auf der Wasserscheide von drei bedeutenden Flüssen, der Murg, der Kinzig und der Glatt, oder in weiterem Sinne von Rhein und Neckar, ist sehr interessant und gab ihr neben dem hohen Verkehrswert auch eine große strategische Bedeutung, so daß man eine zeitlang daran dachte, Freudenstadt zur deutschen Bundesfestung zu machen, ehe man sich für Rastatt entschied.

Klimatisch erscheint Freudenstadt zunächst nicht besonders bevorzugt, indem es wie Ludwigsburg allen Winden ausgesetzt und seiner Höhenlage entsprechend im Winter recht rauh ist. Nur den Südwind hält der Kienberg einigermaßen ab. Wie bei Ludwigsburg zeigt sich auch hier eine gewisse Vernachlässigung natürlicher Forderungen, die bei der Ortswahl älterer Städte nicht leicht außer Acht gelassen worden sind. Der Erbauer von Freudenstadt hat selbstverständlich den Begriff und Wert moderner Sommerfrischen nicht gekannt und daher auch nicht voraussehen können, daß seine Stadtgründung in späterer Zeit zu einer Blüte gelangen könne, die nicht auf den Wert der Verkehrslage in Krieg und Frieden aufgebaut ist, sondern auf klimatische Eigenschaften der Höhen, die nur in den kurzen Sommermonaten zur Geltung kommen.

Zusammenfassung der Ergebnisse.

1. Die außerordentlich reich gestaltete Oberfläche des ganzen Neckargebietes spiegelt sich wider im Siedlungsbild — viele allenthalben zerstreute, aber wenig große Städte.

2. In den Randgebieten sind die Flußtäler natürliche Verkehrsstraßen und öffnen Übergänge über die Randgebirge. Die Städte sind deshalb ihrer Bedeutung nach Paß-, ihrer Lage nach Talstädte.

3. Sie sind bedeutender und zahlreicher am Steilrand der Alb als am Rand des Schwarzwaldes in demselben Maße, als der Steilrand eines Gebirges ein größeres, vor allem plötzlicher einsetzendes Verkehrshindernis bildet, als eine langsam ansteigende Hochfläche.

4. Im Neckarbecken sind die Flußtäler vorwiegend Verkehrshindernisse. Die Längsstraßen meiden die Flußtäler und suchen die leichter gangbare Hochebene auf. Die Querstraßen legen bei den tief und steil eingesenkten Talfurchen mehr Wert auf einen guten Tal- als auf einen günstigen Flußübergang.

5. Im Bereich der verkehrsfeindlichen Talbildungen teilt sich der Längsverkehr in drei Straßen: eine mittlere, die dem Tal so weit als möglich folgt, und in je eine rechts und links vom Flußtal, die ihm in bestimmtem Abstand auf der Hochebene parallel laufen. Unter normalen Voraussetzungen schneidet sich Längs- und Querverkehr an einem einzigen Punkt. Unter den veränderten Verhältnissen des Neckarbeckens gibt es drei Schnittpunkte des Längs- und des Querverkehrs, also Anlaß zu drei größeren Siedlungen, die aber natürlich entsprechend unbedeutender bleiben müssen.

6. An dem Punkte, wo das Flußtal aufhört, Verkehrsstraße zu sein, entsteht in der Regel eine Stadt, weil sich hier der Längsverkehr gabelt, der Querverkehr aber diese Stelle gern als Übergang benützt.

7. Anziehend auf Städte hat der Rand der Keuperberglandschaften gewirkt. Mit Vorliebe wählen die Städte die Grenzzone zwischen Bergland und ebenem Gebiet.

8. Im Neckarbecken haben die Städte meist erhöhte Ortslage. Im Gegensatz zu den Randgebieten finden sich Talstädte nur ausnahmsweise, so in den großen Weitungen des Neckars und in den wenigen, dem Verkehr günstigen Flußtälern, sonst nur, wenn sich kein anderer Platz fand als Übergangsstelle des Querverkehrs über das Flußtal.

9. Auf natürliche Schutzlage möglichst nach drei Seiten und auf Sonnenauslage haben die meisten Städte, auf trockenen Baugrund alle Wert gelegt.

10. Im Ganzen tritt überall der enge Zusammenhang der Städte mit der Natur des Landes in Verkehrs- und unmittelbarer Ortslage hervor und abgesehen von späteren Neugründungen zeigt sich bei Stuttgart, zu dessen Entwicklung historisch-politische Momente ganz wesentlich mitgespielt haben, daß die Zeit alte Fehler gut zu machen versteht und die Stadt in ihre von Natur gewollte Lage langsam hineinrückt.

Literatur-Verzeichnis.

A. Allgemeine Literatur.

1. Ratzel, Fr.: Anthropogeographie. Stuttgart 1891—1899.
2. Kohl, J. G.: Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden u. Leipzig 1841.
3. Cotta, B.: Deutschlands Boden, sein geologischer Bau und dessen Einwirkungen auf das Leben der Menschen. Leipzig 1854.
4. Wagner, H.: Lehrbuch der Geographie.
5. Onken, v.: Allgemeine Geschichte (Dahn, Germanische und romanische Urgeschichte). 1881.
6. Erckert, Rod. v.: Wanderungen und Siedlungen der germanischen Stämme in Mitteleuropa. Auf 12 Kartenblättern dargestellt. Berlin 1907.
7. Löwl, F.: Siedlungsarten in den Hochalpen. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. II, S. 399/447.)
8. Schlüter, O.: Über den Grundriß der Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde.
9. Greim: Beiträge zur Anthropogeographie des Großherzogtums Hessen. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. XX, 1912.)
10. Schlüter, O.: Siedlungen im nordöstlichen Thüringen. Berlin 1903.
11. Walter, J.: Siedlungen des Dreisamtales. Freiburg 1909.
12. Rudolphi, Dr. H.: Die Bedeutung der Wasserscheide für den Landverkehr. Frankfurt 1911. (Angewandte Geographie, Bd. IV, S. 2.)
13. Hahn, F. G.: Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. Stuttgart 1885.
14. Schlüter, O.: Formen der ländlischen Siedlungen. Berlin 1900. (Geograpische Zeitschrift, Bd. VI.) 1900.
15. Birlinger, Dr. A.: Rechtsrheinisches Alemannien. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. IV, S. 283.)
16. Neukirch: Studien über die Darstellbarkeit der Volksdichte. Freiburg, Dissertation. Braunschweig 1897.

B. Spezielle Literatur.

1. Das Königreich Württemberg, herausgegeben v. Statistischen Landesamt Stuttgart, 1824—86. 2. Aufl.
2. Beschreib. d. Königr. Württemberg nach Oberämtern u. Kreisen, herausgegeben v. Statist. Landesamt Stuttgart, 1904 u. 1905.
3. Württembergische Oberamtsbeschreibungen, Stuttgart, herausgegeben vom Statistischen Landesamt.
4. Hartmann: Besiedlung Württembergs von der Urzeit bis zur Gegenwart (Württemberger Neujahrsblätter). Stuttgart 1894.
5. Scheu, Dr. E.: Zur Morphologie der schwäbisch-fränkischen Stufenlandschaft. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. XVIII.)
6. Fricker, K.: Pässe und Straßen der schwäbischen Alb. Tübingen 1902.
7. Neumann, Prof. Dr. L.: Orometrie des Schwarzwaldes. Wien 1887.
8. Hassert, Prof. Dr. K.: Landeskunde des Königreiches Württemberg. (Sammlung Göschen, 157.)
9. Schliz, A.: Entwicklung der Stadt Heilbronn im Lichte der Ur- und Frühgeschichte. (Korrespondenz-Blatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte, Bd. XVII, Jahrg. 1911.
10. Weller, K.: Ansiedlungsgeschichte des württembergischen Frankens rechts vom Neckar. (Württembergische Vierteljahrshefte für Landesgeschichte, N. F. III, Jahrg. 1894.)
11. Miller, C.: Die römischen Kastelle in Württemberg. Stuttgart 1898.
12. Weller: Römerstraßen um Oehringen. Fundberichte, Bd. XII, 1904.
13. Engel, Th.: Geognostischer Wegweiser durch Württemberg. Stuttgart 1908.
14. Plieninger: Jahresberichte über die Witterungsverhältnisse in Württemberg.

C. Kartenwerke.

1. Reichskarte 1:100 000, Blatt 561 und 575.
2. Karte des Königreichs Württemberg 1:50 000, Blatt 7, 11, 12, 19) 1838 u. 1912.
3. Topographische Karte des Königreichs Württemberg 1:25000. Sämtliche erschienenen Bläter.

Lebenslauf.

Geboren bin ich, Julius Friedrich Widmaier, am 13. März 1889 zu Stuttgart, wo ich zunächst die Elementarschule (Hayer) und danach das Eberhard-Ludwigs-Gymnasium besuchte, das ich im Herbst 1908 mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Nachdem ich mich ein halbes Jahr der Landwirtschaft als Praktikant gewidmet hatte, besuchte ich zwei Semester lang die Universität Tübingen. Das Sommersemester 1910 studierte ich in Berlin, um dann im Winter 1910/11 die Universität Freiburg zu beziehen. Während der ganzen Zeit habe ich mich dem Studium von Latein, Griechisch und Geographie gewidmet.

1



